

N° 56

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès verbal de la séance du 24 novembre 1992.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 1993, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

Par M. Jean ARTHUIS,

Sénateur,

Rapporteur général

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 17

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

II. - Transports :

- Routes et sécurité routière

Rapporteur spécial : M. Paul LORIDANT

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Geoffroy de Muret-Lembert, vice-président d'honneur ; Jean Clusel, Paul Girard, Jean Clouet, Jean Pierre Mamerot, vice-présidents ; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Viset, secrétaires ; Jean Arthuis, rapporteur général ; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Maurice Blin, Ernest Cartigny, Auguste Casalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Crone, Jacques Delung, Mme Paulette Fues, MM. Henri Gatach, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Loridant, Roland du Luert, Michel Manet, Michel Mureigne, Jacques Monson, Bernard Pollarin, René Rognault, Roger Romani, Michel Sargent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Tréguët, Jacques Valade

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e loi) : 2931, 2945 (annexe n° 20) et T.A. 732
Sénat : 85 (1992-1993).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	6
EXAMEN EN COMMISSION	11
 PREMIERE PARTIE : LES ROUTES	 15
 CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	 17
A. LES CREDITS DEMANDES POUR 1993	17
B. L'EVOLUTION DES CREDITS CONSACRES AUX ROUTES AU COURS DES CINQ DERNIERES ANNEES	20
1. L'évolution des crédits budgétaires	20
2. L'évolution de l'ensemble des ressources consacrées au réseau routier national	21
 CHAPITRE II : LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER	 25
A. LES OBJECTIFS A LONG TERME : LE SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL	25
B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER EN 1992 ET 1993	28
1. Les mises en service d'autoroutes nouvelles	28
2. La poursuite des travaux sur les liaisons déjà engagées	28
3. Le programme de lancement pour 1993	29

C. LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS AUTOROUTIERS	30
1. La situation financière des sociétés concessionnaires	30
2. La politique tarifaire et le rôle du péage	33
CHAPITRE III : LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER ..	37
A. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS	38
B. LES GRANDS PROGRAMMES SPECIAUX D'AMENAGEMENT DES ROUTES NATIONALES 7, 9 ET 20	42
C. LE PROBLEME AIGU DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN REGION ILE-DE-FRANCE	43
CHAPITRE IV : L'EXEMPLE PARTICULIER DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS	47
A. L'EXECUTION DU CONTRAT DE PLAN AVEC LA REGION NORD- PAS-DE-CALAIS ET L'ACHEVEMENT DU PLAN ROUTIER TRANSMANCHE	48
B. LES PROJETS AUTOROUTIERS DANS LA REGION NORD-PAS-DE- CALAIS	49
1. Le projet d'autoroute A 16	49
2. Le projet d'autoroute A 1 bis	51
CHAPITRE V : L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER	55
A. LES CREDITS DESTINES A L'ENTRETIEN DU RESEAU EN 1993	55
B. L'EVOLUTION DES CREDITS D'ENTRETIEN AU COURS DES CINQ DERNIERES ANNEES	57
DEUXIEME PARTIE : LA SECURITE ROUTIERE	59
CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	61
A. LES CREDITS DEMANDES POUR 1993	61
1. Les moyens des services (Titre III)	62
2. Les crédits d'incitation (Titre IV)	62
3. Les crédits d'investissement (Titre V)	63
B. L'EVOLUTION DES CREDITS AU COURS DES CINQ DERNIERES ANNEES	64

CHAPITRE II : LA POLITIQUE MENEES EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE	65
A. LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'ACTION DE L'ETAT	65
1. Les actions de sensibilisation de l'opinion publique	65
2. Les actions en faveur de la formation des conducteurs	66
3. La politique contractuelle avec les collectivités territoriales	66
4. Les aménagements d'infrastructures	67
B. LE BILAN DE LA MISE EN PLACE DE DEUX REFORMES IMPORTANTES EN 1992 : LE CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES ET LE PERMIS A POINTS	69
1. Le contrôle technique des véhicules	69
2. Le permis à points	70
CHAPITRE III : LES RESULTATS : L'AMELIORATION DU BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE	73
ANNEXE 1 - Modification apportée par l'Assemblée nationale au budget des routes en première lecture	76
ANNEXE 2 - Evolution des crédits européens rattachés au budget des routes	77

PRINCIPALES OBSERVATIONS

A. LE BUDGET DES ROUTES

1. S'agissant du développement du réseau routier, votre rapporteur constate qu'en l'état actuel des dotations prévues par le projet de loi de finances, trois milliards de francs environ font défaut pour que les contrats de plan État-régions puissent être entièrement exécutés d'ici la fin 1993, année d'achèvement de ces contrats. Une ouverture complémentaire de crédits en loi de finances rectificative pour 1992, ou en loi de finances rectificative pour 1993, au titre de l'apport d' "Autoroutes de France", apparaît donc indispensable pour que l'État soit en mesure d'honorer les engagements souscrits dans le cadre de ces contrats. Cependant, votre rapporteur fait observer que le volume des engagements souscrits par l'État dans le cadre des contrats de plan 1989-1993 (soit un montant total de 23,3 milliards de francs valeur 1989) était largement supérieur à celui des engagements souscrits dans le cadre des contrats de plan précédents, concernant la période 1984-1988 (soit un montant total de 11,1 milliards de francs valeur 1984).

Par ailleurs, en dépit de l'avancement substantiel des travaux en cours, la mise en place d'ici 1996 de la totalité des moyens d'engagement nécessaires à l'achèvement des grands programmes spéciaux d'aménagement des R.N.9, R.N.20 et R.N.7, prévue par le décret du 1er avril 1992 portant approbation du nouveau schéma directeur national, nécessiterait à partir de 1994 un triplement des dotations actuellement prévues pour 1993.

2. S'agissant de l'entretien du réseau routier, votre rapporteur regrette, cette année encore, l'insuffisance des crédits qui lui sont consacrés.

En effet, après avoir subi une réduction de l'ordre de 10 % en 1992, ces dotations sont à nouveau orientées à la baisse en 1993, baisse particulièrement marquée en ce qui concerne les programmes de renforcements coordonnés et d'aménagement qualitatif des chaussées ; alors que tant les surfaces à entretenir que le trafic continuent à croître.

Dans ces conditions, faute d'un entretien suffisant, le réseau existant risque de se dégrader et de nécessiter dans l'avenir des travaux de remise en état particulièrement lourds, comme en témoigne l'exemple des Etats-Unis.

3. En ce qui concerne le financement du développement du réseau autoroutier, votre rapporteur s'interroge, dans le prolongement des réflexions formulées par la Cour des Comptes dans son rapport sur la politique routière et autoroutière, sur l'opportunité d'une adaptation des dispositions de la loi du 18 avril 1955 dont résulte le statut juridique du péage. En effet, le péage était destiné à rembourser les dépenses de construction et d'exploitation d'une section d'autoroute. Or, la pratique actuelle est différente puisque, selon les termes employés par la Cour des Comptes, *"le péage sert aujourd'hui à un recyclage interne au système autoroutier, les sections les plus rentables permettant la construction des sections durablement déficitaires... Le péage est ainsi devenu un moyen permanent de financement des infrastructures."*

Une adaptation de la loi de 1955 pourrait donner un fondement juridique à cette pratique dénoncée par la Cour et permettre l'utilisation du péage comme instrument d'une meilleure régulation du trafic sur le réseau autoroutier.

4. Votre rapporteur a souhaité, cette année, faire le point sur les problèmes d'infrastructures routières dans la région du Nord-Pas-de-Calais.

A cet égard, il se félicite du respect par l'Etat de ses engagements souscrits dans le cadre du contrat de plan et de l'achèvement en 1993 du plan routier transmanche avec la mise en service prévue au mois de juin en même temps que l'ouverture du lien fixe, de la rocade littorale de Boulogne à la frontière belge, dotée du statut d'autoroute sans péage.

Les projets d'autoroutes concédées inscrits au schéma directeur national : A16 Paris-L'Isle-Adam-Amiens-Boulogne et A1 bis Amiens-Lille-frontière belge ont pour leur part fait l'objet de controverses quant à leur opportunité par rapport à d'autres moyens de transport et leurs répercussions sur l'environnement.

La section Amiens-Boulogne de l'autoroute A16 (prolongement de la rocade littorale de Boulogne à la frontière belge) a été déclarée d'utilité publique par un décret daté du 22 juillet 1992, sur la base des conclusions d'une étude comparant ce projet de réalisation d'une autoroute concédée en site neuf avec un aménagement autoroutier de la R.N.1 à 2 x 2 voies.

En revanche, un moratoire a été décidé sur le projet de doublement de l'autoroute A1 Paris-Lille par Amiens (autoroute A1 bis) dans l'attente des résultats d'une étude intermodale de la demande de transports sur le "corridor Nord" permettant de comparer le projet autoroutier avec des projets alternatifs susceptibles de remédier à l'engorgement croissant de l'autoroute A1, tels que le projet d'"autoroute ferroviaire".

Par ailleurs, semble se poser à terme la question du désenclavement routier du Valenciennois et de la région de Maubeuge, dont l'isolement va se trouver renforcé par la mise en service du T.G.V. Nord Paris-Bruxelles par Lille.

5. Votre rapporteur rappelle enfin l'ampleur des difficultés de circulation routière en Ile-de-France, risquant de déboucher sur une véritable asphyxie.

En effet, le réseau routier de la région parisienne absorbe de plus en plus difficilement un trafic en augmentation régulière et dont la structure tend à se modifier au profit des liaisons de banlieue à banlieue.

Compte tenu du coût exceptionnellement élevé de la réalisation d'infrastructures à caractéristiques autoroutières dans une zone fortement urbanisée, le principe du recours à la concession a été arrêté pour la construction d'un certain nombre de liaisons : A14 entre Orgeval et Nanterre, A126 (ex B12) entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines, A16 (débouché sur Paris après l'Isle-Adam), A5 (accueil en Ile-de-France de l'autoroute Melun-Sens-Troyes), A184 entre Orgeval et Méry-sur-Oise, et A86 Ouest entre Rueil et Versailles (projet d'autoroute souterraine réservée aux véhicules légers). Cependant, les nombreuses difficultés auxquelles se heurte la concertation avec la population et les élus locaux sur ces tracés font que ces différents projets n'avancent que très lentement. En particulier, le bouclage, pourtant prioritaire, de l'autoroute de contournement A86, prévu pour 1998, risque de se trouver retardé.

B. LE BUDGET DE LA SECURITE ROUTIERE

1. En 1993, les crédits affectés à la sécurité routière subissent une réduction de 1,3 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1992.

Cependant, votre rapporteur rappelle que dans ce domaine l'efficacité de la politique menée n'est pas directement proportionnelle au volume des crédits budgétaires disponibles ; mais relève plutôt du développement d'actions pédagogiques tendant à influencer sur les comportements des conducteurs.

2. Dans ce contexte, les dépenses de l'Etat en matière de sécurité routière s'orienteront selon les trois priorités suivantes :

a) poursuite de la politique de mobilisation de l'opinion publique et de responsabilisation des usagers, grâce au maintien au niveau de 1992 des crédits consacrés aux actions de communication locale et nationale ;

b) effort en faveur de la formation des conducteurs, grâce au renforcement des effectifs d'inspecteurs du permis de conduire par la création de dix postes budgétaires supplémentaires, à la mise en oeuvre du programme national de formation ainsi qu'à la promotion de la conduite accompagnée accessible à partir de 16 ans et l'expérimentation de nouvelles modalités d'accès à la conduite des motocyclettes (permis A) ;

c) développement de la politique d'aménagements de sécurité dans deux directions :

- maintien au niveau de 1992 du montant des crédits consacrés aux petites opérations d'initiative locale, les plus rentables en termes d'efficacité ;

- substitution progressive au traitement ponctuel des points noirs d'aménagements de sécurité concernant l'ensemble d'une section d'un itinéraire.

3. Le bilan des accidents de la route pour les huit premiers mois de 1992 fait ressortir la poursuite de l'amélioration globale enregistrée au cours des dernières années : par rapport aux huit premiers mois de 1991, le nombre d'accidents, de tués et de blessés a en effet baissé respectivement de 2,9 %, 4,1 % et 2,4 %.

Il est à noter que l'amélioration a été particulièrement sensible au cours des mois de juillet et d'août, qui ont été marqués par une diminution de 15,6 % du nombre des tués par rapport aux mêmes mois de 1991.

4. Cette amélioration semble confirmer l'efficacité des importantes mesures en faveur de la sécurité routière qui sont intervenues au cours de la période récente : limitation à 50 km/h de la vitesse en ville, obligation du port de la ceinture de sécurité à l'arrière et de l'utilisation des sièges de sécurité pour les enfants, contrôle technique des véhicules anciens, et surtout, mise en place à partir du 1er juillet 1992, du permis à points.

Cependant les difficultés suscitées par l'entrée en vigueur de cette dernière réforme, à l'origine d'une importante crise des transports routiers, ont mis en évidence la nécessité d'un aménagement de ses modalités suivant les conclusions du rapport déposé par la commission de suivi présidée par M. Jacques Roché.

Les principales modifications décidées sont les suivantes : augmentation de 6 à 12 du capital initial des points, meilleur échelonnement du barème des points perdus selon la gravité des infractions, adaptation de la grille des vitesses concernant les véhicules lourds et assouplissement des conditions dans lesquelles un conducteur qui a vu son permis annulé peut le repasser.

A l'exception de la dernière d'entre elles, ces modifications ont fait l'objet de décrets datés du 23 novembre 1992 et dont l'entrée en vigueur est fixée au 1er décembre.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 18 novembre 1992 sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen du budget de l'équipement, du logement et des transports (II - Transports - 2 - Routes et 3 - Sécurité routière) pour 1993, sur le rapport de M. Paul Loridant, rapporteur spécial.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial, a tout d'abord souligné que les dotations prévues pour 1993 au titre du budget des routes, soit 8,2 milliards de francs de moyens de paiement et 8,4 milliards de francs de moyens d'engagement, connaissaient une progression s'élevant respectivement à 2,8 % et 15,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1992, à structure budgétaire constante.

Le rapporteur spécial a toutefois précisé que la prise en compte des crédits inscrits au budget des routes en loi de finances rectificative pour 1991, au titre du complément "Autoroutes de France", ramenait l'évolution des crédits prévue pour 1993 à une légère réduction des moyens de paiement et une stagnation des moyens d'engagement.

S'agissant du développement du réseau routier national, M. Paul Loridant, rapporteur spécial, a constaté qu'en l'état actuel des dotations prévues, dans l'attente d'une éventuelle ouverture complémentaire de crédits au "collectif" 1992, trois milliards de francs environ faisaient défaut pour que l'Etat puisse honorer d'ici la fin de l'année 1993 la totalité des engagements souscrits dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, tout en rappelant que le volume de ces engagements était bien supérieur à celui des engagements contractés dans le cadre du plan précédent.

S'agissant de l'entretien du réseau, M. Paul Loridant, rapporteur spécial, a déploré la nouvelle réduction des crédits qui y seront consacrés en 1993 et a fait part de ses vives inquiétudes quant aux conséquences pour l'avenir d'une évolution aussi défavorable.

Le rapporteur spécial a ensuite évoqué la poursuite du développement du réseau autoroutier, dans le cadre du nouveau schéma directeur approuvé par un décret du 1er avril 1992.

Au sujet du financement des autoroutes, il s'est interrogé sur l'opportunité d'une adaptation des dispositions de la loi du 18 avril 1955 dont résulte le statut juridique actuel du péage, à la lumière des réflexions formulées par la Cour des Comptes dans son rapport particulier sur la politique routière et autoroutière.

Par ailleurs, M. Paul Loridant, rapporteur spécial, a fait le point sur les problèmes d'infrastructures routières dans la région du Nord-Pas-de-Calais, à la suite d'un déplacement qu'il a récemment effectué en sa qualité de rapporteur spécial. Après s'être félicité de la perspective d'achèvement en 1993 du plan routier transmanche, il a notamment évoqué les controverses relatives aux projets d'autoroutes A 16 et A 1 bis.

Enfin, le rapporteur spécial a rappelé les difficultés croissantes de la circulation routière en Ile-de-France, soulignant que les différents projets de liaisons autoroutières concédés ne progressaient que très lentement.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial, a ensuite présenté les crédits de la sécurité routière, d'un montant global de 758,5 millions de francs, en réduction de 1,3 % par rapport aux crédits votés pour 1992. Il a indiqué que, dans ce contexte, l'action de l'Etat se concentrerait autour des priorités suivantes : la politique de sensibilisation de l'opinion publique, les efforts en faveur de la formation des conducteurs et les aménagements de sécurité routière.

Replaçant l'évolution des crédits budgétaires dans le contexte plus large de la politique suivie en matière de sécurité routière, il a ensuite rappelé les importantes réformes intervenues dans ce domaine au cours de la période récente avec, en particulier, l'instauration du contrôle technique obligatoire des véhicules anciens et la mise en place du permis à points. En ce qui concerne cette dernière réforme, dont il a approuvé le principe, il a évoqué les difficultés auxquelles avait donné lieu son entrée en vigueur, ainsi que les aménagements de ses modalités qui sont actuellement envisagés, suivant les propositions de la commission de suivi présidée par M. Jacques Roché.

Enfin, le rapporteur spécial s'est félicité de l'amélioration récente du bilan des accidents de la route, particulièrement sensible depuis la mise en place du permis à points.

A l'issue de cette présentation, un débat s'est instauré au sein de la commission.

M. Jacques Mossion a évoqué le projet de doublement de l'autoroute du Nord A 1 par une autoroute A 1 bis passant par Amiens, soulignant la nécessité de réaliser cette liaison inscrite au schéma directeur routier national pour remédier à l'engorgement croissant de l'autoroute A 1.

M. Jean Clouet, après s'être interrogé sur les perspectives d'achèvement des opérations prévues dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, a fait observer que les différents aménagements apportés aux concessions accordées aux sociétés autoroutières avaient jusqu'ici permis de respecter l'objet juridique du péage défini par la loi du 18 avril 1955. Il a également rappelé les retards pris dans l'aménagement des infrastructures routières en Ile-de-France, qui ont notamment affecté l'autoroute de contournement A 86.

M. Jacques Sourdille, à propos de l'exemple de la région Nord-Pas-de-Calais, a souligné les difficultés des choix de programmation routière.

M. Ernest Cartigny a souhaité obtenir des précisions sur les perspectives de réalisation de certains tronçons de l'autoroute de contournement A 86.

M. Jean Arthuis, rapporteur général, a estimé que la préparation du schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France revêtait une importance essentielle pour l'avenir de cette région.

Enfin, M. Christian Poncelet, président, a interrogé le rapporteur spécial sur l'exécution des contrats de plan Etat-régions en cours. Il a souhaité que des préoccupations d'aménagement du territoire soient prises en compte pour définir la participation de l'Etat aux investissements qui seront prévus dans le cadre des prochains contrats de plan avec les régions. Enfin, il s'est déclaré préoccupé par les charges croissantes pesant sur les collectivités locales, en matière d'entretien du réseau routier national comme en matière d'investissements routiers.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial, après avoir répondu aux questions des différents intervenants, s'est déclaré favorable à l'adoption des crédits de la sécurité routière, s'en remettant à l'appréciation de la commission pour les crédits des routes.

La commission a alors décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter les crédits des routes (Equipement, logement et transports. II - Transports - 2 - Routes) et de laisser à l'appréciation de la Haute Assemblée les crédits de la sécurité routière (Equipement, logement et transports. II - Transports - 3 - Sécurité routière) pour 1993.

PREMIERE PARTIE

LES ROUTES

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

A. LES CREDITS DEMANDES POUR 1993

Pour 1993, les dotations prévues au titre de la section "Routes" du budget des Transports s'élèvent à 8.228 millions de francs en moyens de paiement (dépenses ordinaires + crédits de paiement), en progression de 2,1 % par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1992.

Présentée sous forme de moyens d'engagement (dépenses ordinaires + autorisations de programme), ce qui est plus conforme à la vocation d'investissement de ce budget, l'enveloppe prévue pour 1993 est de 8.448 millions de francs, soit une augmentation de 13,9 % par rapport aux moyens d'engagement prévus par la loi de finances initiale pour 1992.

Le tableau suivant retrace l'évolution par titre des crédits demandés pour 1993 au titre du budget des routes, par rapport aux dotations prévues par la loi de finances initiale pour 1992.

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1992	Crédits demandés pour 1993	Evolution en %
Titre III	1.766,62	1.716,85	- 2,8
Titre IV	101,40	101,40	0,0
Total des dépenses ordinaires (DO)	1.868,02	1.818,25	- 2,7
Titre V			
CP	6.142,63	6.350,44	+ 3,4
AP	5.499,80	6.571,61	+ 19,5
Titre VI			
CP	49,60	59,50	+ 20,0
AP	51,98	58,50	+ 12,5
Total des moyens de paiement (DO + CP)	8.060,25	8.228,19	+ 2,1
Total des moyens d'engagement (DO + AP)	7.419,80	8.448,36	+ 13,9

Compte tenu du transfert des crédits destinés à la Corse (54,98 millions de francs en crédits de paiement et 123,31 millions en autorisations de programme) au sein de la dotation globale de décentralisation, en application de la loi du 13 mai 1991, qui transfère à la collectivité de Corse le réseau national à compter du 1er janvier 1993, l'évolution, à structure constante, des crédits budgétaires affectés aux routes traduit en fait une progression de 2,8 % en termes de moyens de paiement et de 15,5 % en termes de moyens d'engagement.

Cependant, l'évolution réelle des moyens budgétaires consacrés à ce secteur doit également être appréciée en prenant en compte, pour l'année 1992, les crédits complémentaires inscrits en loi de finances rectificative pour 1991 au titre de l'affectation au budget routier du remboursement par l'établissement public "Autoroutes de France" (A.D.F.) d'avances précédemment consenties par l'Etat, en application d'un décret du 22 décembre 1989. Ces crédits, qui s'élèvent à un montant de 1,2 milliard de francs en autorisations de programme et de 400 millions de francs en crédits de paiement, n'ont en effet pu être utilisés qu'en 1992.

Le tableau suivant précise la répartition des crédits affectés aux routes entre les différents programmes d'action, ainsi que leur évolution par rapport à la loi de finances initiale pour 1992 et par rapport à la loi de finances initiale pour 1992 complétée par la loi de finances rectificative pour 1991. (Il convient de rappeler que le développement du réseau autoroutier est pour sa part financé sur des ressources extrabudgétaires).

(en millions de francs)

	LFI 1992	LFI 1992 + LFR 1991	Crédits demandés pour 1993 (1)	Evolution en % (2)	
				1993/ LFI 1992	1993 /LFI 1992 + LFR 1991
Autoroutes de liaison (crédits d'études)					
CP	60,00	60,00	30,00	- 50,0	- 50,0
AP	30,00	30,00	30,00	0,0	0,0
Développement du réseau routier					
DO + CP	5.201,72	5.601,72	5.530,39	+ 7,0	- 0,7
DO + AP	4.635,27	5.835,27	5.735,96	+ 26,5	- 0,0
Entretien du réseau					
DO + CP	2.798,53	2.798,53	2.667,80	- 3,9	- 3,9
DO + AP	2.754,53	2.754,53	2.682,40	- 1,8	- 1,8
Total des moyens de paiement DO + CP	8.060,25	8.460,25	8.228,19	+ 2,8	- 2,1
Total des moyens d'engagement DO + AP	7.419,80	8.619,80	8.448,36	+ 15,8	- 0,6

(1) hors crédits transférés pour la Corse

(2) à structure constante, compte tenu du transfert des crédits destinés à la Corse (c'est-à-dire en comparant aux crédits de 1992, les crédits demandés pour 1993, plus les crédits transférés pour la Corse).

La prise en compte du complément inscrit au "collectif" 1991 fait ressortir, à structure constante, une réduction de 2,1 % des moyens de paiement et de 0,6 % des moyens d'engagement en 1993, par rapport à 1992.

Il convient en outre de rappeler que l'affectation d'une enveloppe supplémentaire de 800 millions de francs aux investissements routiers avait été prévue dans le cadre du plan de soutien à l'emploi annoncé le 12 mars 1992. A ce titre, 768,6 millions de francs d'autorisations de programme et 269,1 millions de francs de crédits de paiement ont été ouverts au budget des routes par le décret d'avances du 28 septembre 1992.

La prise en considération de ces crédits en 1992 conduirait à accentuer la diminution constatée en 1993, qui ressortirait alors, toujours à structure constante, à - 5,1 % en moyens de paiement et à - 8,8 % en moyens d'engagement.

B. L'EVOLUTION DES CREDITS CONSACRES AUX ROUTES AU COURS DES CINQ-DERNIERES ANNEES

Il est apparu intéressant à votre commission de compléter la présentation des crédits demandés pour 1993 par une analyse de l'évolution des ressources affectées au financement du réseau national au cours des cinq dernières années.

En dehors des crédits budgétaires proprement dits, ces ressources comprennent également les emprunts et l'autofinancement des sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi que les fonds de concours des collectivités territoriales et les financements européens.

1. L'évolution des crédits budgétaires

Le tableau ci-après retrace l'évolution depuis 1988, en francs constants (valeur 1992) des ressources budgétaires consacrées au réseau routier national, réparties entre les différents programmes d'action.

Les chiffres correspondent aux moyens d'engagement des budgets exécutés, auxquelles ont été ajoutées les dotations figurant au compte d'affectation spéciale destiné à l'aménagement de l'Ile-de-France.

Répartition par programme des ressources budgétaires consacrées au réseau routier national*
Moyens d'engagement

(en millions de francs valeur 1992)

Programmes	1988	88/87 en %	1989	89/88 en %	1990	90/89 en %	1991	91/90 en %	1992	92/91 en %	92/88 en %
Autoroutes de liaison	373	0,3	100	-71,0	71	-34,6	72	1,7	20	-68,3	92,0
Investissements routiers	6 003	0,7	6 175	23,4	6 527	5,7	6 704	-12,6	6 965	4,9	19,6
Sous-total infrastructure	6 376	1,2	6 283	16,9	6 598	6,0	6 776	-12,5	6 015	4,1	11,9
Sous-total entretien	4 259	0,1	3 516	-17,5	3 261	6,7	3 066	5,9	2 755	10,7	-35,3
Total général	10 635	0,7	9 799	1,7	9 879	0,8	9 862	-10,3	8 770	-1,0	-9,0

* Budgets exécutés + C.A.S. Ile-de-France

Source : Direction des routes

La lecture de ce tableau fait apparaître que si les crédits de l'Etat affectés aux investissements routiers ont augmenté de près de 20 % en francs constants entre 1988 et 1992, il n'en a pas été de même pour les crédits consacrés à l'entretien du réseau, qui ont vu leur volume réduit de plus du tiers au cours des cinq dernières années.

Au total, les ressources budgétaires consacrées au réseau routier national ont subi une baisse de 9 % en volume entre 1988 et 1992.

2. L'évolution de l'ensemble des ressources consacrées au réseau routier national

Le tableau suivant retrace l'évolution par programme d'action, non plus seulement des crédits budgétaires de l'Etat, mais de l'ensemble des ressources consacrées au réseau routier national depuis 1988 (en francs constants valeur 1992).

Répartition par programme de l'ensemble des ressources consacrées au réseau routier national*
Moyens d'engagement

(en millions de francs valeur 1992)

Programmes	1988	88/87 en %	1989	89/88 en %	1990	90/89 en %	1991	91/90 en %	1992	92/91 en %	92/88 en %
Autoroutes de liaison	10 568	10,8	10 978	4,0	10 590	-3,5	11 264	6,4	13 012	15,5	+ 23,3
Investissements routiers	10 854	3,5	11 948	10,1	13 049	9,2	12 956	0,7	12 460	-3,7	+ 15,0
Sous-total infrastructure	21 412	10,6	22 926	7,1	23 639	3,1	24 220	2,5	25 492	5,3	+ 19,1
Sous-total entretien	4 259	0,1	3 515	-17,5	3 261	6,7	3 066	5,9	2 755	10,7	-35,3
Total général	25 671	8,7	26 441	3,0	26 920	1,8	27 306	1,4	26 247	-3,4	+ 10,6

* Budgets exécutés + fonds de concours + emprunts, autofinancement et fonds propres des sociétés concessionnaires

Source : Direction des routes

On constate à la lumière de ce tableau que l'ensemble des ressources consacrées au financement du réseau routier national s'est accru de 10 % en volume entre 1988 et 1992.

Cette évolution s'explique par la forte augmentation, de près de 20 %, des ressources consacrées aux investissements d'infrastructure.

- En effet, les investissements relatifs à la construction des autoroutes de liaison, qui sont financés, à l'exception de quelques crédits d'études, par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ont progressé de 23,2 % pendant cette période.

- Les autres investissements routiers financés essentiellement par l'Etat et les collectivités locales, notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, ont également progressé au cours de cette période, quoique dans une proportion un peu moindre (+ 15 %).

En revanche, les ressources consacrées à l'entretien du réseau qui est financé exclusivement par l'Etat ont enregistré une baisse de 35,3 %, comme on l'a déjà constaté précédemment.

L'évolution contrastée des moyens consacrés aux différents programmes de financement du réseau routier reflète la modification progressive de la répartition entre les différentes sources de financement, qui est retracée pour la même période dans le tableau ci-après.

**Evolution des différentes sources de financement du réseau routier national
Moyens d'engagement**

(en millions de francs valeur 1992)

Programmes	1988	88/87 en %	1989	89/88 en %	1990	90/89 en %	1991	91/90 en %	1992	92/91 en %	92/88 en %
I-Financements budgétaires et quasi-budgétaires (pm:Lois de finances initiales)											
Budgets exécutés (après annulations et collectifs)	9.678	- 1,5	10.166	5,0	9.878	- 2,8	9.389	- 5,0	7.420	- 21,0	- 23,3
C.A.S. Ile-de-France	9.635	0,7	9.799	1,7	9.721	0,8	8.690	- 10,6	8.620	- 0,8	- 10,5
					158		172		150		
Sous-Total I : Budget + C.A.S.	9.635	0,7	9.799	1,7	9.879	0,8	8.662	- 10,3	8.770	- 1,0	- 9,0
II-Financements extrabudgétaires											
Emprunts, autofinancement et fonds propres	10.185	21,3	10.870	6,7	10.510	- 3,3	11.183	6,4	12.977	16,0	+ 27,4
Fonds de concours des collectivités territoriales et financements européens	5.851	3,3	5.772	- 1,3	6.530	13,1	7.261	11,2	8.500	+ 10,5	+ 11,1
Sous-total II	16.036	14,1	16.642	3,8	17.040	2,4	18.444	8,2	19.477	5,6	+ 21,5
Total général	25.671	8,7	26.441	3,8	26.919	1,8	27.306	1,4	28.247	3,4	+ 10,9

Source : Direction des routes

En cinq ans, de 1988 à 1992, les ressources provenant du budget de l'Etat ont baissé de 9 % alors que les ressources provenant des sociétés concessionnaires ont augmenté de 27,4 % et que celles qui sont apportées par les collectivités territoriales, et, à titre accessoire, par la C.E.E. (cf annexe 2 du présent rapport) se sont accrues de 11,1 %.

En conséquence, les parts relatives des différentes sources de financement ont évolué comme suit :

	1988	1992
Etat	37,53	31,05
Sociétés concessionnaires	39,67	45,94
Collectivités territoriales et C.E.E.	22,80	23,01
	100,00	100,00

Ainsi que l'a souligné la Cour des Comptes dans son rapport particulier sur la politique routière et autoroutière, on constate un désengagement relatif de l'Etat vis-à-vis du financement du réseau routier national et un appel croissant aux sources de financement extrabudgétaires que représentent les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les collectivités territoriales.

CHAPITRE II

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER

S'agissant des autoroutes, seule figure au budget pour 1993 une dotation de 30 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement destinée aux études de définition des tracés. En effet, le développement du réseau autoroutier concédé est financé par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres, mais surtout par recours à l'emprunt. Leur politique tarifaire et leur capacité d'emprunt restent cependant entièrement maîtrisées par l'Etat.

A. LES OBJECTIFS A LONG TERME : LE SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

Le nouveau schéma directeur routier national a été définitivement approuvé par un décret daté du 1er avril 1992.

Ce schéma est constitué d'un réseau national de 37.700 kilomètres environ, dont 9.450 kilomètres d'autoroutes de liaison, 2.580 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (L.A.C.R.A.) et 4.400 kilomètres de grandes liaisons d'aménagement du territoire (G.J..A.T.).

Il s'agit d'un document de planification à long terme et non de programmation.

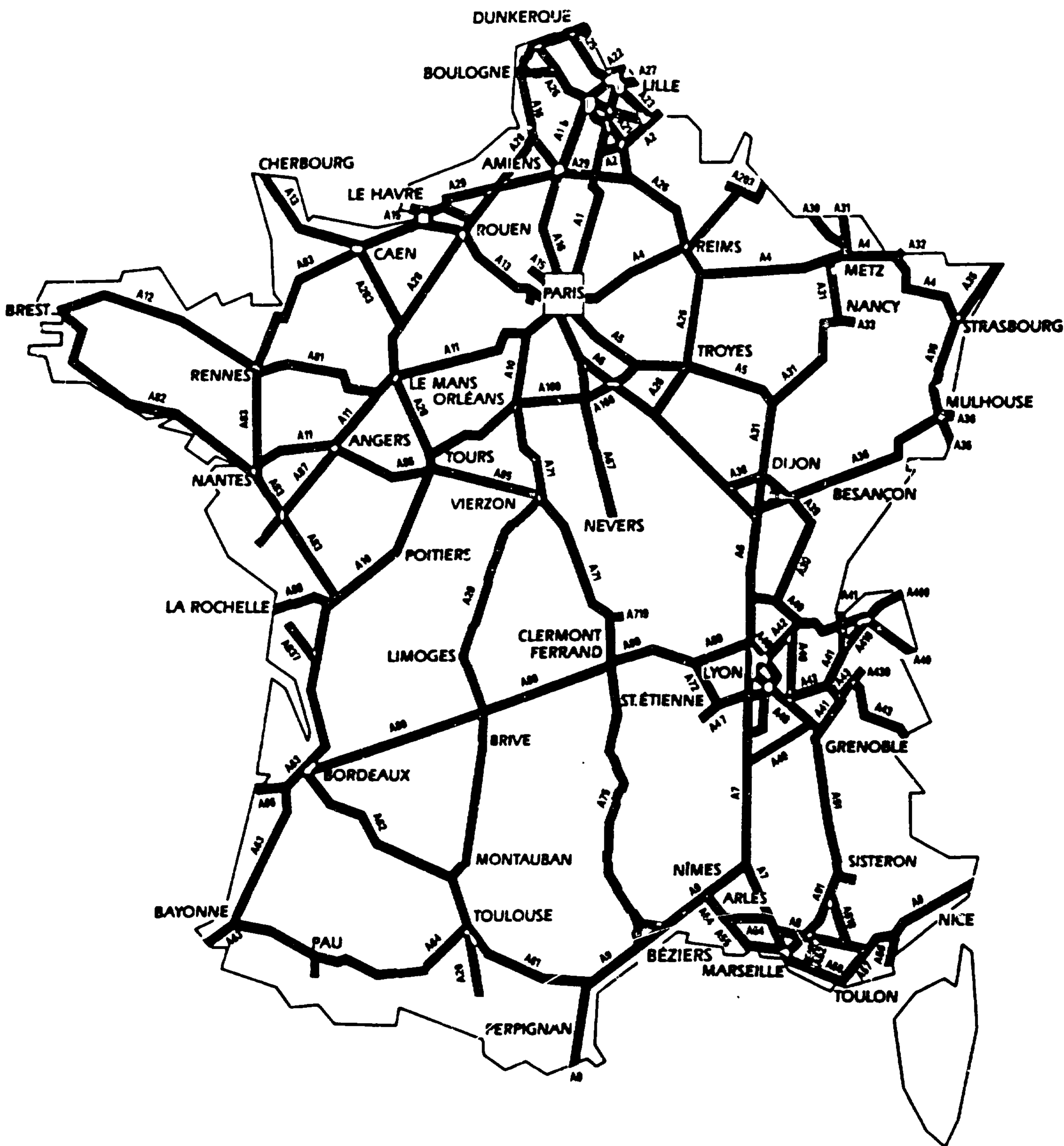
Cependant, l'objectif retenu est d'assurer en 15 ans le lancement de la totalité du programme d'autoroutes nouvelles (soit 3.500 kilomètres environ).

Pour les trois quarts environ de ces liaisons, une décision a été prise quant à la fixation du tracé de principe (fuseau du kilomètre).

Le réseau d'autoroutes actuellement en service, ainsi que les liaisons nouvelles prévues par le schéma directeur, sont retracés sur la carte ci-après.

•

LE RÉSEAU AUTOROUTIER



— autoroutes (et voies assimilées) au 1^{er} octobre 1992 7 940 km

— autoroutes prévues au schéma directeur 4 180 km

} 12 120 km



B. LES PERSPECTIVES D'AVANCEMENT DU PROGRAMME AUTOROUTIER EN 1992 ET 1993

1. Les mises en service d'autoroutes nouvelles

101 kilomètres d'autoroutes nouvelles ont été mis en service en 1992, dont principalement l'autoroute A 26 entre Chalons et Troyes.

En 1993, il est prévu de mettre en service les sections d'autoroutes suivantes, représentant un total de 96 kilomètres :

- en région Rhône-Alpes, l'A 46 Sud Ternay-Saint-Priest (21 km) : cette section constitue le bouclage du contournement Est de Lyon ;

- en région Midi-Pyrénées, l'A 68 Toulouse-Montastruc (13 km) : cette section constitue l'amorce de la liaison autoroutière doublant la RN 88 en direction d'Albi ;

- en régions Ile-de-France et Bourgogne, l'A 5 Melun (RN 36) - Sens (62 km) : cette première section de l'autoroute A 5 Melun-Langres constitue un maillon du nouvel itinéraire de grande capacité entre la région parisienne et l'Est de la France via Troyes et Chaumont, constituant par ailleurs un itinéraire alternatif à l'autoroute A 6.

2. La poursuite des travaux sur les liaisons déjà engagées

En vue d'une mise en service échelonnée en 1994 et 1995, l'activité de construction en cours se poursuivra en 1993 sur les sections énumérées ci-dessous :

- A 5 La Francilienne et Bretelle de Sens (30 km) : cette section de l'autoroute A 5 Melun-Langres constitue un maillon du nouvel itinéraire de grande capacité entre la région parisienne et l'Est de la France via Troyes et Chaumont, constituant par ailleurs un itinéraire alternatif de l'autoroute A 6 ;

- A 5 Sens-Troyes (66 km) : maillon de l'autoroute A 5, cette section constitue en outre un maillon du grand axe

d'aménagement du territoire Est-Ouest Tours-Orléans-Sens-Troyes vers Metz et Strasbourg;

- A 14 Orgeval-La Défense (16 km) : l'autoroute A 14 reliera l'A 86 à Nanterre à l'A 13 à Orgeval. Elle permettra de délester l'A 13 et les voies urbaines surchargées et d'améliorer la desserte de La Défense;

- A 29 Le Havre-Yvetot (106 km) : première section de l'autoroute A 29 Le Havre-Amiens qui permettra la continuité de la rocade des estuaires par Le Havre;

- A 39 Dijon-Dole (34 km) : cette section constitue l'amorce de la liaison Dijon-Bourg-en-Bresse destinée à décharger l'autoroute A 6 saturée. Elle relie le Jura à la Préfecture de la Côte-d'Or et permet un bon maillage des autoroutes A 31 (Nancy-Dijon) et A 36 (Mulhouse-Beaune);

- A 821 Contournement Nord de Nantes (11 km) : cette opération doit permettre d'assurer la continuité d'une voirie rapide entre l'autoroute A 11 et les aménagements du plan routier breton situés à l'Ouest de Nantes, en même temps qu'elle constitue un maillon du réseau de voirie de contournement de l'agglomération nantaise;

- A 83 Montaigu-Sainte-Hermine (53 km), opération lancée en 1992 : cette section constitue le tronçon central de la liaison Nantes-Niort et desservira le département de la Vendée;

- A 64 Toulouse-Muret (15 km), opération lancée en 1992 : cette radiale de Toulouse constitue le dernier maillon de l'autoroute A 64 reliant Toulouse à Bayonne.

A ces opérations s'ajouteront les travaux de l'autoroute A 85 Angers-Langeais (1ère phase : 48 km) dont les travaux doivent démarrer en 1992, les premiers travaux de l'autoroute A 16 Amiens-Boulogne (1ère phase : 46 km), ainsi que ceux de l'autoroute A 43 (1ère section Aiton-Epierre 15 km).

3. Le programme de lancement pour 1993

Au moment où se déroulent les débats budgétaires au Parlement, le programme d'investissements autoroutiers pour l'année 1993 n'est malheureusement pas encore connu avec précision.

En effet, il ne sera arrêté par le Conseil de direction du F.D.E.S. qu'en fin d'année 1992.

Selon les informations disponibles, ce programme devrait prévoir en particulier la poursuite des autoroutes A 16 Amiens-Boulogne et A 85 Angers-Langeais, ainsi que le démarrage de la première section de la liaison Grenoble-Sisteron et le lancement de la liaison Arles-Salon (A 64).

C. LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS AUTOROUTIERS

Le financement des investissements autoroutiers nécessaires à la réalisation du schéma directeur repose sur les sociétés concessionnaires qui disposent du produit des péages pour assurer leur autofinancement et rembourser leurs emprunts.

I. La situation financière des sociétés concessionnaires

Le réseau routier concédé est actuellement géré par sept sociétés d'économie mixte (depuis la fusion intervenue en 1991 des sociétés A.S.F. et A.C.O.B.A.) et une société privée (C.O.F.I.R.O.U.T.E.).

Ces sociétés d'économie mixte sont réunies dans le cadre d'un mécanisme de péréquation des ressources financières géré par l'établissement public "Autoroutes de France" qui a été créé par la loi de finances rectificative pour 1982.

L'Etat ayant transféré à A.D.F. l'ensemble des créances qu'il détenait sur les sociétés concessionnaires, les sociétés qui dégagent un excédent sont tenues d'effectuer des remboursements au profit de l'établissement public. En revanche, celles qui présentent un déficit temporaire peuvent obtenir une avance de la part d'A.D.F., avance qui devient remboursable dans les mêmes conditions que les créances.

En pratique, ce mécanisme permet d'obtenir une solidarité financière entre les différentes sociétés, grâce à une mise en

commun des marges brutes d'autofinancement tant négatives que positives.

Les excédents dégagés par Autoroutes de France permettent le remboursement des avances précédemment consenties par l'Etat : en effet, ce dernier détient à ce titre une créance sur A.D.F. qui s'élevait à 7,9 milliards de francs au 30 juin 1992.

a) Les résultats d'exploitation obtenus en 1990 et 1991

Les recettes d'exploitation perçues par les sociétés concessionnaires en 1990 et 1991 ont été les suivantes :

(en millions de francs)

Sociétés	1990	1991
A.S.F. (A.C.O.B.A.) (1)	4.771	5.366
A.R.E.A.	872	980
C.O.F.I.R.O.U.T.E.	2.458	2.676
E.S.C.O.T.A.	1.620	1.730
S.A.N.E.F.	2.285	2.465
S.A.P.N.	529	556
S.A.P.R.R.	3.218	3.579
S.T.M.B.	522	578
TOTAL	16.275	17.930

(1) Ces deux sociétés ont fusionné le 1er janvier 1991 ; le chiffre mentionné pour 1990 correspond à la somme des recettes perçues par les deux sociétés.

En dépit d'un certain ralentissement de la croissance du trafic, les recettes de péage ont enregistré une progression de 8,7 % en 1990 et de 10,2 % en 1991 (année au cours de laquelle une hausse moyenne de 4,3 % des tarifs est intervenue).

Les résultats qui ont pu être dégagés par les sociétés concessionnaires grâce à ces recettes, après remboursement d'emprunts, ainsi que les modalités de la péréquation effectuée par Autoroutes de France, sont retracés dans le tableau ci-après.

(en millions de francs)

Sociétés	Résultats définitifs 1990	Péréquation 1991		Résultats définitifs 1991	Péréquation 1992	
		Avances A.D.F.	Remboursements à A.D.F.		Avances A.D.F.	Remboursements à A.D.F.
A.C.O.B.A.	- 14	14				
A.R.E.A.	- 63	63		- 117	117	
A.S.F.	1.051		1.051	821		821
E.S.C.O.T.A.	60		60	- 134	134	
S.A.N.E.F.	278		278	- 12	12	
S.A.P.N.	274			262		
S.A.P.R.R.	411		33	143		
S.T.M.B.	176			190		
S.F.T.R.F.	- 9	9		- 12	12	
Total	2.164	86	1.422	1.141	275	821
Excédent A.D.F.			1.336			546

La péréquation effectuée par A.D.F. lui a permis de dégager des excédents qui se sont élevés à 1.336 millions de francs en 1991 et 546 millions de francs en 1992. Ces excédents ont été intégralement versés au budget de l'Etat, conformément au décret du 27 décembre 1991 modifiant le décret du 22 décembre 1989 relatif aux conditions de remboursement à l'Etat des créances sur l'établissement public Autoroutes de France.

b) L'évolution des emprunts émis pour le financement des autoroutes

Les emprunts destinés à procurer aux sociétés concessionnaires les ressources destinées à financer la construction ou l'aménagement des autoroutes à péage sont émis par la Caisse nationale des autoroutes (C.N.A.), établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière, créé par un décret du 20 juin 1963 et géré par la Caisse des dépôts et consignations.

Le volume d'emprunts émis par la C.N.A. sur les marchés financiers français et étrangers a connu une croissance rapide au

cours des dernières années, permettant le financement à un rythme soutenu des investissements autoroutiers prévus par le schéma directeur.

(en millions de francs)

Années	Montant des émissions autorisées
1988	7.120
1989	8.596
1990	9.040
1991	10.047
1992	10.410 (1)

(1) Préviation

L'endettement total des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'élevait au 31 décembre 1991 à un montant de 88,438 milliards de francs.

2. La politique tarifaire et le rôle du péage

a) L'évolution récente de la politique tarifaire

L'évolution du produit des péages, entièrement contrôlée par l'Etat, conditionne la capacité d'autofinancement et d'emprunt des sociétés autoroutières.

Or, l'évolution moyenne des tarifs de péage au cours des dernières années est restée sensiblement inférieure à l'érosion monétaire constatée sur la même période : les tarifs ont ainsi diminué de 13 % en francs constants entre 1980 et 1991.

A cet égard, votre rapporteur rappelle, comme il l'avait déjà fait les années précédentes, qu'une revalorisation tarifaire régulière tendant à assurer le maintien à long terme du niveau des péages en francs constants constitue une condition indispensable pour permettre aux sociétés concessionnaires de faire face à leurs obligations et de dégager les capacités de financement nécessaires à la réalisation des investissements d'infrastructures prévues par le schéma directeur.

Par ailleurs, il est à noter que l'évolution récente de la politique tarifaire a été marquée par un souci de plus grande modulation des péages :

- selon les axes, afin de tendre à un rapprochement des tarifs entre les sections anciennes fortement fréquentées et les liaisons plus récentes qui sont appelées à les décharger et dont l'attractivité doit être renforcée par une tarification appropriée ;

- selon les catégories de véhicules, en vue d'une répartition plus équitable des charges de construction, d'entretien et d'exploitation de l'autoroute entre les usagers.

Enfin, une expérience de modulation des tarifs en fonction des horaires de plus ou moins grande circulation a été menée en 1992 sur l'autoroute A 1 entre Paris et Lille ; cette expérience a permis un meilleur étalement des retours de week-end le dimanche soir.

b) Le problème de la définition et du rôle du péage

Dans le cadre d'un rapport particulier publié en mai 1992, la Cour des Comptes a émis un certain nombre de réserves sur la politique autoroutière, à la suite desquelles le ministre des transports a décidé de faire réaliser une expertise approfondie du système autoroutier.

En particulier, la Cour des Comptes a mis l'accent sur le décalage croissant entre la définition juridique du péage qui résulte de la loi du 18 avril 1855 portant statut des autoroutes et le rôle effectivement joué par le péage dans la pratique.

En effet, le produit du péage était destiné à couvrir les charges de construction et d'exploitation de la section d'autoroute parcourue. Or la pratique est différente puisqu'une certaine harmonisation des péages sur le réseau résulte de la péréquation effectuée par Autoroutes de France. En particulier, les péages des autoroutes déjà amorties n'ont pas été supprimés et continuent à être perçus.

Selon les termes employés par la Cour des Comptes, *"le péage sert aujourd'hui à un recyclage interne au système autoroutier, les sections les plus rentables permettant la construction des sections durablement déficitaires. Il alimente de surcroît, par des fonds de concours, des opérations routières nécessitant des "financements spécifiques", ou contribue à la couverture de frais de fonctionnement divers, tels ceux de la gendarmerie. Le péage est ainsi devenu un moyen*

permanent de financement des infrastructures... Le péage s'apparente de plus en plus à une taxe..."

A la lumière du constat formulé par la Cour des Comptes, votre rapporteur s'interroge sur l'opportunité d'une adaptation des dispositions de la loi du 18 avril 1955 dont résulte le statut juridique du péage, afin de donner un fondement juridique à la pratique actuelle et de permettre l'utilisation du péage comme instrument d'une meilleure régulation du trafic sur le réseau autoroutier, grâce à une modulation adaptée des tarifs, et comme moyen de financement de la construction des infrastructures nouvelles.

CHAPITRE III

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER

Hors autoroutes, les crédits prévus au titre des investissements routiers recouvrent deux masses d'importance très inégale :

- Les moyens de fonctionnement (dépenses ordinaires) des trois services d'études techniques passent de 34,49 millions de francs en 1992 à 35,85 millions en 1993, soit une augmentation de 3,9 %.

- L'enveloppe du programme d'investissement routier atteint, en 1993, 5.494,54 millions de francs en crédits de paiement (+ 7 %, à structure constante, par rapport à la loi de finances initiale pour 1992) et 5.700,11 millions en autorisations de programme, ce qui représente une progression de plus de 26 %, à structure constante, par rapport aux dotations initiales de 1992.

Il est à noter que cette enveloppe correspond, si l'on tient compte des crédits transférés pour la Corse, à la reconduction en francs courants des moyens d'engagement de la loi de finances initiale pour 1992 complétée par la loi de finances rectificative pour 1991.

Le tableau suivant décrit l'évolution de la ventilation des autorisations de programme entre les différents programmes d'investissements routiers.

Répartition des investissements routiers

(en millions de francs)

	LFI 1992	LFI 1992 + LFR 1991	Crédits demandés pour 1993 (1)	Evolution en % (2)	
				1993/ LFI 1992	1993/ LFI 1992 + LFR 1991
Contrats Etat-régions	3.323,53	4.319,93	4.267,80	+ 31,4	+ 1,1
RN7 + RN9 + RN20	929,30	1.079,30	1.237,00	+ 33,1	+ 14,6
Programme général et villes nouvelles	347,95	401,55	195,31	- 43,9	- 51,4
Total Investissements routiers	4.600,78	5.800,78	5.700,11	+ 26,1	0,0

(1) hors crédits transférés pour la Corse

(2) à structure constante (compte tenu du transfert des crédits destinés à la Corse).

A. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS

Si la réalisation des autoroutes à péage relève désormais des seules sociétés concessionnaires, les investissements sur le réseau routier national sont en principe de la compétence de l'Etat. Toutefois, depuis 1976, les régions participent au financement de ce type de travaux dans le cadre des contrats de plan.

Les clés de répartition habituellement pratiquées dans ces contrats sont les suivantes :

- pour les opérations en rase campagne : Etat 50 % - région 50 % ;
- pour les travaux en milieu urbain : Etat 27,5 % - région 27,5 % - collectivités locales concernées 45 %.

Dans ce cadre, l'Etat et les régions ont décidé de réaliser un effort financier particulièrement important en faveur des infrastructures routières sur la période du Xème Plan, c'est-à-dire entre 1989 et 1993.

Les engagements souscrits par l'Etat à cette occasion représentent une enveloppe globale de 23 milliards de francs (valeur 1989), soit un montant de plus du double, en francs courants, de celui des engagements souscrits dans le cadre des contrats de plan précédents, pour la période 1984-1988, qui s'élevait à 11 milliards de francs (valeur 1984).

Il convient à cet égard de rappeler que les engagements contractés par l'Etat dans le cadre du IXème Plan avaient été entièrement exécutés, et même au-delà, puisque le taux de réalisation final des contrats s'était élevé à 102,7 %.

Le tableau ci-après retrace l'exécution de chacun des contrats de plan Etat-régions entre 1989 et 1992. Il précise également le taux de réalisation qui devrait être atteint à la fin de 1992 pour chacun de ces contrats ; le taux de réalisation global devrait à cette date s'élever à 73 %.

VOLETS ROUTIERS DES CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS 1989-1993

- en Métropole -

MISE EN PLACE DE CREDITS 1992 ET TAUX DE REALISATION FIN 1992
(y compris les A.P. Etat du Plan de soutien du 12 mars 1992)

en MF d'A.P. Etat valeur 1989

REGIONS contrat "de base"	Engagements (1989-1993)	Crédits affectés 1989	Crédits affectés 1990	Crédits affectés 1991	Crédits affectés 1992	Total prévisionnel à fin 1992	% de réalisation fin 1992
Alsace	850	129,8	156,6	138,9	158,5	583,8	68,7
Aquitaine	884,2	119,5	127,4	169,1	198,3	614,3	69,5
Auvergne	650	78,8	125,3	135	104,5	443,6	68,3
Bourgogne	550	59,6	114,4	71,8	132,9	378,7	68,9
Bretagne	2 100	361,2	436,3	255,3	473,9	1 526,7	72,7
Centre	600	94	91	105,1	121,2	411,3	68,5
Champagne-Ardenne	750	61,1	132,1	128,9	183	505,1	67,3
Corse	385	60	77	82	86	305	79,2
Franche-Comté	550	50,6	135,5	91,5	104,2	381,8	69,4
Ile-de-France	2 712 (1)	515,1	544,7	480,5	417,8	1 958,1	72,2
Languedoc-Roussillon	800	108,1	144,4	137,7	149,7	539,9	67,5
Limousin	440	60,6	77,2	85,7	75,9	299,4	68
Lorraine	1 108,2 (3)	190,2	170,7	178,4	225,6	764,9	69
Midi-Pyrénées	1 500	221,3	264,4	258,2	283,9	1 027,8	68,5
Nord-Pas-de-Calais(5)	2 589	670,3	789,7	451,8	380,5	2 292,3	88,5
Basse-Normandie	675	97,4	113,1	113,0	139,7	463,2	68,6
Haute-Normandie (5)	720	204,3	93	76,2	174,1	547,6	76,1
Pays-de-la-Loire	740	98	129,6	126,1	161,9	515,6	69,7
Picardie (5)	1 055	182	146,6	230,2	157,8	716,6	67,9
Poitou-Charentes	725	85,9	132,3	120,5	158,1	496,8	68,5
PACA	900	140	169,8	157,1	166,5	633,4	70,4
Rhône-Alpes (4)	1 883	567,5	486,7	258,6	202,6	1 515,4	80
TOTAUX	23 166,4	4 155,3	4 657,8	3 851,6	4 256,6	16 921,3	73

(1) hors : 175 MF villes nouvelles, 205 MF SIRIUS (DSCR), 108 MF de l'avenant du 4 Juillet 1990, et hors "compte d'affectation spéciale" (C.A.S.), décidé en 1989 en faveur de l'accélération de la grande rocade A.85 (600 MF Etat + 900 MF) Région pour la période 1990-1993.

Bilan du C.A.S. : affectés 1990 : 150 MF, 1991 : 167,1 MF
prévisions 1992 : 150 MF

(2) y compris 120 MF dans le protocole particulier et 40,2 MF de l'avenant du 30 décembre 1991

(3) y compris 108,2 MF de substitution du FEDER par l'Etat, conformément aux décisions du CIAT du 10 février 1989.

(4) y compris Programme Tarentaise.

(5) y compris Programme Transmanche.

Les contrats de plan Etat-régions bénéficient en 1993 d'une dotation globale de 4.368 millions de francs d'autorisations de programme (y compris la dotation du contrat avec la région de Corse), soit une enveloppe comparable à celle de la loi de finances initiale pour 1992 complétée par le "collectif" 1991.

Cette dotation, qui représente 16,8 % de l'enveloppe quinquennale, élève le taux d'exécution des contrats à 89 % avant une éventuelle ouverture de crédits au titre du complément "Autoroutes de France". (En application du décret n° 89-990 du 22 décembre 1989, 886 millions de francs restent à dégager au titre de ce complément, ce qui permettrait de porter à 92,3 % le taux d'exécution globale des contrats).

Dans ce cadre, le plan routier transmanche sera doté de 253 millions de francs, ce qui permettra de dégager la totalité des moyens prévus avant la mise en service du lien fixe.

Il convient par ailleurs de rappeler que le programme prioritaire "Tarentaise" a été entièrement achevé pour les Jeux Olympiques de 1992.

En ce qui concerne les investissements restant à réaliser au titre des contrats de plan, la priorité sera donnée en 1993 aux grandes liaisons interurbaines : autoroutes hors péage (L.A.C.R.A.) et grandes liaisons d'aménagement du territoire (G.L.A.T.) et, en milieu urbain, aux contournements d'agglomérations.

Si la totalité des opérations inscrites dans les programmes "Tarentaise" et "Transmanche" a pu être achevée dans les délais prévus, il ne pourra cependant en être de même, en l'état actuel des dotations affectées, pour l'ensemble des contrats Etat-régions.

• Votre rapporteur ne peut en effet que constater que, dans l'attente d'une ouverture complémentaire de crédits en loi de finances rectificative pour 1992 ou pour 1993, trois milliards de francs environ font défaut pour que l'Etat soit en mesure de respecter les engagements souscrits vis-à-vis des régions d'ici la fin 1993, année d'achèvement des contrats de plan.

**B. LES GRANDS PROGRAMMES SPECIAUX
D'AMENAGEMENT DES ROUTES NATIONALES 7, 9 ET
20**

Il s'agit de programmes intégralement financés par l'Etat, sans participation des collectivités locales, avec pour objectif le désenclavement du Massif central. Ces programmes comprennent les réalisations suivantes :

- la modernisation en autoroutes sans péage de la route nationale 9 entre Clermont-Ferrand et Béziers (future autoroute A75) et de la route nationale 20 entre Vierzon et Brive (future autoroute A20) ;

- l'aménagement de la route nationale 7 à 2 x 2 voies dans les départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire.

Le tableau ci-dessous retrace l'exécution de ces programmes entre 1988 et 1992 :

(en millions de francs d'AP Etat)

	1988	1989	1990	1991	1992 (Prévisions)
Programme d'aménagement : de la R.N. 9 ⁽¹⁾ de la R.N. 20	783,2	774,6 351,5	830 410,8	538,7 217,9	673,3 504,7
Programme spécifique d'aménagement de la R.N. 7 ⁽²⁾	-	-	5,2	42,4	201,3

(1) Quant au montant des crédits F.E.D.E.R. en faveur de l'aménagement des R.N.9 et 20, il s'est élevé à 33 millions de francs en 1989, 53 millions de francs en 1990 et 45,4 millions de francs en 1991. Pour 1992, 7,5 millions de francs de crédits F.E.D.E.R. sont programmés sur la R.N.9, et ont été déjà affectés.

(2) Le montant des autorisations de programme mises en place en 1990 a permis de financer des études nécessaires au lancement du programme spécifique d'aménagement de la R.N.7.

Après la réduction de 1991, consécutive à d'importantes annulations de crédits, les dotations de ces programmes ont connu une progression significative en 1992.

Pour 1993, l'enveloppe globale prévue s'élève à 1.237 millions de francs d'autorisations de programme.

L'objectif fixé par le schéma directeur est celui de la mise en place d'ici 1996 de la totalité des moyens d'engagement nécessaires à l'achèvement de ces programmes.

La réalisation de cet objectif demeure toutefois incertaine, car elle nécessiterait à partir de 1994 un triplement des dotations actuellement prévues pour 1993.

C. LE PROBLEME AIGU DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN REGION ILE-DE-FRANCE

Votre rapporteur tient à rappeler l'ampleur particulière des problèmes d'infrastructures routières en Ile-de-France. En effet, le réseau routier de la région parisienne absorbe de plus en plus difficilement un trafic en augmentation rapide et dont la structure tend à se modifier au profit des liaisons de banlieue à banlieue, qui ne sont pratiquement pas assurées par les transports collectifs.

Or, en raison de nombreux obstacles tant financiers que techniques, la réalisation du maillage autoroutier qui permettra de faciliter l'écoulement du trafic transversal en contournant la capitale ne progresse qu'avec une extrême lenteur. Les différentes liaisons projetées rencontrent le plus souvent des oppositions locales, compte tenu des préoccupations croissantes liées à l'environnement.

L'avant projet de schéma directeur d'aménagement de la région, présenté au début du mois de novembre 1992, accorde la priorité à l'achèvement des deux rocades de contournement qui constituent l'A 86 et la Francilienne.

Cette priorité était d'ailleurs déjà celle du programme d'investissement, d'un montant total de 12,2 milliards de francs, prévu par le contrat de plan entre l'Etat et la région pour la période 1989-1993.

Compte tenu du coût extrêmement élevé, de l'ordre de 600 millions de francs le kilomètre, de la réalisation d'infrastructures à caractéristiques autoroutières dans des zones fortement urbanisées, le principe du recours à la concession a été arrêté pour la construction d'un certain nombre de liaisons, dont certaines sections des rocades A86 et Francilienne.

L'état d'avancement des différentes liaisons projetées et retracées sur la carte ci-après, est actuellement le suivant.

• Le bouclage de l'autoroute de contournement A86 déjà réalisée aux deux tiers, reste prévu pour 1998, sous réserve de solutions à trouver pour la traversée de Joinville et les sections

manquantes en Seine Saint-Denis, qui suscitent de fortes oppositions locales.

La partie Ouest de cette autoroute sera réalisée grâce à une concession confiée à la société Cofiroute. Le projet actuellement retenu comprend la réalisation de deux tunnels distincts : le premier, réservé aux véhicules légers et prenant la forme d'un tube de deux niveaux à deux voies entre Rueil et le pont Colbert, le second destiné aux poids lourds et reliant Rueil à Rocquencourt.

Le lancement de l'enquête d'utilité publique concernant la première de ces voies souterraines, de conception novatrice et actuellement sans équivalent dans le monde, pourrait intervenir au printemps de 1993.

- La Francillienne, rocade distante de 20 à 30 kilomètres de Paris, relie actuellement les autoroutes A1 et A10.

L'achèvement de sa partie Ouest devrait être financée par le recours à la concession sur deux sections : l'A184 entre Orgeval et Méry-sur-Oise, concédée à la société privée Villexpress, et l'A126 entre Massy et Saint-Quentin en Yvelines, concédée à Cofiroute. Toutefois, ces deux projets suscitent de nombreuses oppositions locales et aucune décision de tracé définitive n'a été prise à leur sujet.

- Le projet d'autoroute A14, entre Orgeval et Nanterre, concédé à la S.A.P.N., a fait l'objet en août 1992 d'un sursis à exécution des travaux aux abords de la Terrasse de Saint-Germain-en-Laye, ordonné par le tribunal administratif de Versailles. A la suite de la mission confiée à M. Essig, un certain nombre d'améliorations techniques du projet sont maintenant envisagées, entraînant un surcoût important.

- L'autoroute A6, qui constitue l'accueil en Ile-de-France de l'autoroute Melun-Sens-Troyes, concédée à la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, est actuellement en travaux, avec un objectif de mise en service progressive à partir de fin 1994.

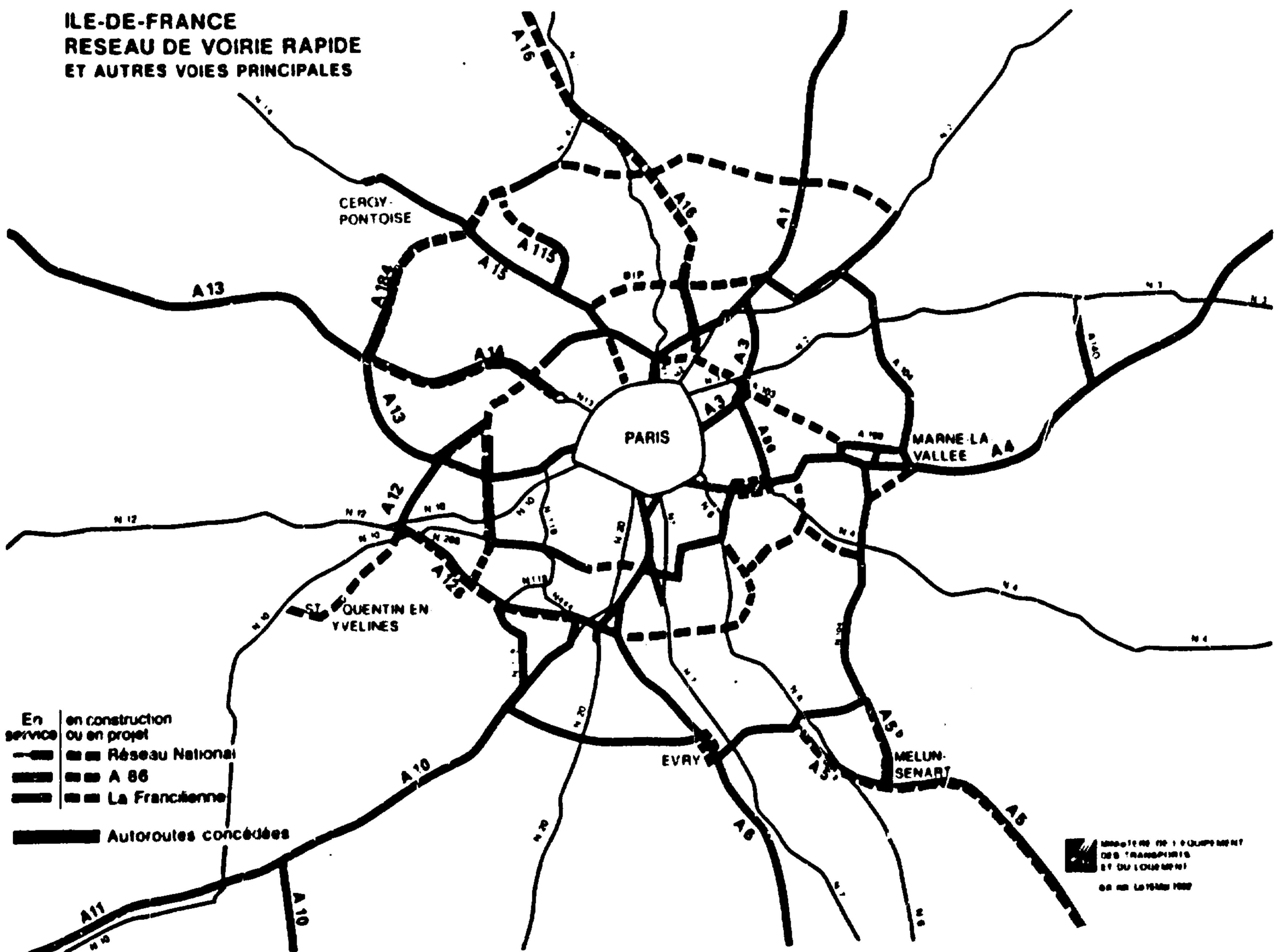
- En revanche, le problème du débouché de l'autoroute A16 en région parisienne, après l'Isle-Adam, n'a pas encore été résolu.

- Enfin, il est à noter que différents projets d'autoroutes urbaines à péage ont été proposés par la région Ile-de-France (projet I.C.A.R.E.), le conseil général des Hauts-de-Seine (projet Muse) et la ville de Paris (projet R.S.P.).

Votre rapporteur souligne qu'en l'absence d'une accélération rapide de la construction d'infrastructures nouvelles, l'engorgement croissant du réseau risque de déboucher sur une véritable asphyxie régionale.

Il constate par ailleurs que la coexistence d'autoroutes gratuites et d'autoroutes payantes en Ile-de-France générera des inégalités difficilement justifiables entre les usagers.

**ILE-DE-FRANCE
RESEAU DE VOIRIE RAPIDE
ET AUTRES VOIES PRINCIPALES**



CHAPITRE IV

L'EXEMPLE PARTICULIER DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

Votre rapporteur a souhaité, cette année, faire le point sur les problèmes d'infrastructures routières dans la région du Nord-Pas-de-Calais, qui ont fait l'objet de débats qui ont marqué l'actualité en 1992.

Dans cet objectif, il a effectué, en sa qualité de rapporteur spécial du budget des routes au Sénat, un déplacement à Lille, le 12 octobre 1992, au cours duquel il a rencontré les personnalités suivantes :

- M. Hascoet, vice-président du conseil régional, président de la commission des transports ;

M. Aurousseau, préfet de région, ainsi que M. Beaubat, directeur du centre d'études techniques de l'équipement Nord-Picardie, et M. Davant, ingénieur chargé de mission à la direction régionale de l'équipement ;

- M. Donnay, président du conseil général du Nord, et M. Larcanché, vice-président du conseil général, chargé des voies de communication et des transports.

Avant d'évoquer les débats relatifs aux projets autoroutiers prévus par le schéma directeur, votre rapporteur tient à souligner le respect par l'Etat des engagements souscrits dans le cadre du contrat de plan avec la région, et, en particulier, la perspective de l'achèvement du plan routier transmanche en 1993.

A. L'EXECUTION DU CONTRAT DE PLAN AVEC LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS ET L'ACHEVEMENT DU PLAN ROUTIER TRANSMANCHE

L'exécution du contrat de plan avec la région du Nord-Pas-de-Calais s'est déroulée de manière particulièrement satisfaisante, puisque le taux de réalisation atteint fin 1992, soit 88,5 %, est le plus élevé de tous les contrats de plan.

Cette situation résulte pour une large part de la priorité accordée à la réalisation des opérations prévues au titre du plan routier transmanche.

Ce plan, dont la vocation est d'assurer l'accueil routier du lien fixe transmanche, a bénéficié d'un financement préférentiel de la part de l'Etat, à hauteur des deux tiers des investissements, ce qui correspond à une enveloppe globale de 2,3 milliards de francs, ainsi que d'un financement complémentaire provenant de la Communauté européenne. Exécuté à hauteur de 90,8 % à la fin 1992, il sera entièrement achevé à la fin 1993.

Dans la région du Nord-Pas-de-Calais, le plan routier transmanche s'est traduit par l'aménagement à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la R.N. 1 entre Boulogne et la frontière belge. Cette rocade littorale, dont un tronçon est déjà ouvert autour de Dunkerque, sera entièrement mise en service en juin 1993 en même temps que l'ouverture du lien fixe. Elle sera dotée du statut d'autoroute sans péage.

La desserte autoroutière du tunnel, avec le raccordement sur l'autoroute A 26 vers Béthune et l'autoroute du Nord Paris-Lille, sera donc assurée dès 1993 côté français.

Il n'en sera toutefois pas de même dans l'immédiat côté belge : en effet, la rocade littorale débouchera en 1993 sur une route à deux voies en Belgique...

Le volet Transmanche du contrat de plan Etat-région représentait près de 60 % des engagements souscrits par l'Etat, soit une enveloppe de 1.524 millions de francs sur un montant total de 2.589 millions de francs.

Les autres opérations prévues au contrat de plan, qui comprennent notamment l'élargissement de l'autoroute A 1 sur sa partie non concédée ainsi que des aménagements sur les R.N. 42,

R.N. 41, R.N. 225, R.N. 49, R.N. 39 et R.N. 2, seront réalisées à hauteur de 71,4 % à la fin de l'année 1992.

B. LES PROJETS AUTOROUTIERS DANS LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

Les projets d'autoroutes concédées inscrits au schéma directeur national : l'autoroute A 16 entre Amiens et Boulogne et l'autoroute A 1 bis (qui permettrait le doublement de l'autoroute A 1 Paris-Lille par Amiens) ont fait l'objet de vives controverses dans la région du Nord-Pas-de-Calais.

En effet, les élus écologistes, et en particulier le nouveau président de l'exécutif régional, Mme Blandin, ont remis en cause ces projets à la suite des élections régionales de 1992.

Les critiques adressées aux projets autoroutiers ont non seulement invoqué leur impact défavorable sur l'environnement, mais également mis l'accent sur la nécessité de ne plus privilégier systématiquement la route pour le transport de marchandises et de promouvoir une réflexion multimodale sur les infrastructures de transports, permettant de comparer les avantages respectifs du transport routier et des modes de transport alternatifs que sont le transport ferroviaire et le transport fluvial.

Cette approche globale des problèmes de transports s'appuie notamment sur les conclusions du rapport de la mission confiée à M. Carrère ("Transports destination 2002 - Le débat national"), publié en juillet 1992.

Par ailleurs, les adversaires des projets autoroutiers ont fait valoir qu'il existait une alternative à la construction d'une liaison nouvelle sur un tracé neuf, à savoir l'aménagement des routes nationales existantes à 2 x 2 voies.

1. Le projet d'autoroute A 16

L'autoroute A 16 Paris-L'Isle-Adam-Amiens-Boulogne est inscrite au schéma directeur national approuvé par décret du 1er avril 1992. Les travaux de construction sont d'ores et déjà en cours sur la section l'Isle-Adam-Amiens.

La section controversée Amiens-Boulogne de l'autoroute A 16 répond à un double objectif d'aménagement au niveau national, à savoir :

- d'une part, achever la liaison autoroutière entre l'Île-de-France et le tunnel sous la Manche ;

- d'autre part, assurer la continuité de la "rocade des Estuaires" Calais-Bayonne, en reliant les autoroutes sans péages (L.A.C.R.A.) qui ont été réalisées au titre du plan routier transmanche : la R.N. 1 de Boulogne à Calais et à la frontière belge et la R.N. 28 d'Abbeville à Rouen.

Le coût total de la section Amiens-Boulogne est estimé à 4,5 milliards de francs, dont un peu plus de 2 milliards de francs dans le Pas-de-Calais ; le trafic escompté à l'ouverture est de 7.500 véhicules par jour.

L'avant-projet sommaire (bande des 300 mètres) a été approuvé par une décision ministérielle du 10 décembre 1990 et l'enquête publique sur le tracé a été menée du 17 décembre 1990 au 14 février 1991.

Cependant, ce tracé a été contesté par les écologistes en raison de l'impact sur l'environnement de la traversée d'une zone littorale riche en forêts et en marécages, avec le problème particulier du franchissement des estuaires, nécessitant la construction d'ouvrages d'art importants.

Faisant valoir qu'il existait déjà une autoroute susceptible d'assurer le débouché du tunnel sous la Manche : l'A 26, qui avec un trafic de 9.000 véhicules par jour, est actuellement loin d'être saturée, les "Verts" ont plaidé pour un aménagement à 2 x 2 voies de la R.N.1.

Compte tenu de ces controverses, le Gouvernement a fait procéder à une étude comparant le projet de réalisation d'une autoroute concédée en site neuf à un aménagement autoroutier de la R.N. 1.

Cette étude a été effectuée par la direction régionale de l'équipement au printemps 1992. Les résultats font apparaître qu'en termes d'impact sur l'environnement, les deux solutions envisagées traversent des milieux sensiblement équivalents alors qu'en termes de coûts, la solution d'aménagement de la R.N.1, qui nécessiterait une prise en charge des investissements par l'Etat et les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, ne serait que 10 % moins chère que la solution d'autoroute concédée. L'aménagement de la route nationale existante présente également l'inconvénient de passer plus près des

zones habitées en contournant les agglomérations qui sont actuellement traversées.

Sur la base de ces résultats, M. Bianco, ministre des transports, a décidé, le 22 juillet 1992, de signer la déclaration d'utilité publique de la section Amiens-Boulogne de l'autoroute A 16, tout en accompagnant cette déclaration d'un certain nombre d'engagements de l'Etat en faveur de la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne la traversée de la vallée de l'Authié. Dans ce cadre, l'organisation d'une étroite concertation entre l'Etat, la société concessionnaire, les élus et les différentes associations a été prévue au cours de la phase des études détaillées et pendant le déroulement des travaux.

2. Le projet d'autoroute A 1 bis

Inscrit au schéma directeur routier national approuvé par décret du 1er avril 1992, le projet d'autoroute A bis relie Amiens à Lille et est prolongé jusqu'à la frontière belge par l'intermédiaire de l'autoroute A 22.

Ce projet répond aux objectifs d'aménagement suivants :

- complétant l'autoroute A 16, à laquelle elle se rattache à Amiens, l'autoroute A 1 bis permettrait de faire face à la perspective de saturation de l'autoroute A 1 Paris-Lille, ainsi que de désengorger le contournement de Lille ;

- par son maillage avec l'autoroute A 29, l'autoroute A 1 bis constituerait un itinéraire de contournement de l'Île-de-France pour le trafic en provenance de l'Europe du Nord et en direction du Sud-Ouest.

Le projet a un coût estimé entre 3,5 et 3,9 milliards de francs, pour un trafic escompté à l'horizon 2000 s'élevant à 15.000 véhicules par jour entre l'A 22 et l'A 25, 20.000 véhicules par jour entre l'A 25 et l'A 26, et 17.000 véhicules par jour entre l'A 26 et l'A 16.

La concertation avec les collectivités territoriales sur le dossier d'études préliminaires (fuseau du kilomètre) est en cours depuis juin 1991.

Si le projet semble rencontrer une relative unanimité en ce qui concerne le "barreau" de liaison entre les autoroutes A 25 et

A 26, sous réserve de l'alternative d'un aménagement de la R.N. 41 à 2 x 2 voies, il n'en va pas de même sur le reste de l'itinéraire. En effet, les écologistes s'opposent à la construction d'une nouvelle autoroute et proposent le développement de solutions alternatives pour le transport de marchandises, susceptibles de remédier à l'engorgement croissant de l'autoroute Paris-Lille.

- D'une part, la réalisation du projet de liaison fluviale Seine-Nord, qui pourrait bénéficier d'une participation financière de la Communauté européenne, permettrait un développement important du transport fluvial de marchandises entre le bassin parisien et le Nord-Ouest de l'Europe.

- D'autre part, le transport ferroviaire de marchandises pourrait voir sa part accrue par la mise au point du projet d'"autoroute ferroviaire" (qui consiste à transporter des camions montés sur des trains).

Toutefois, ce projet, actuellement étudié par la S.N.C.F. et également envisagé dans la vallée du Rhône, nécessiterait la construction d'infrastructures ferroviaires nouvelles, ou à tout le moins, des travaux particulièrement importants sur les voies existantes, et ne présenterait de réel intérêt que s'il pouvait être mis en oeuvre sur un trajet suffisamment long, d'au moins 500 kilomètres (qui pourrait être par exemple l'axe Nord/Sud de la France).

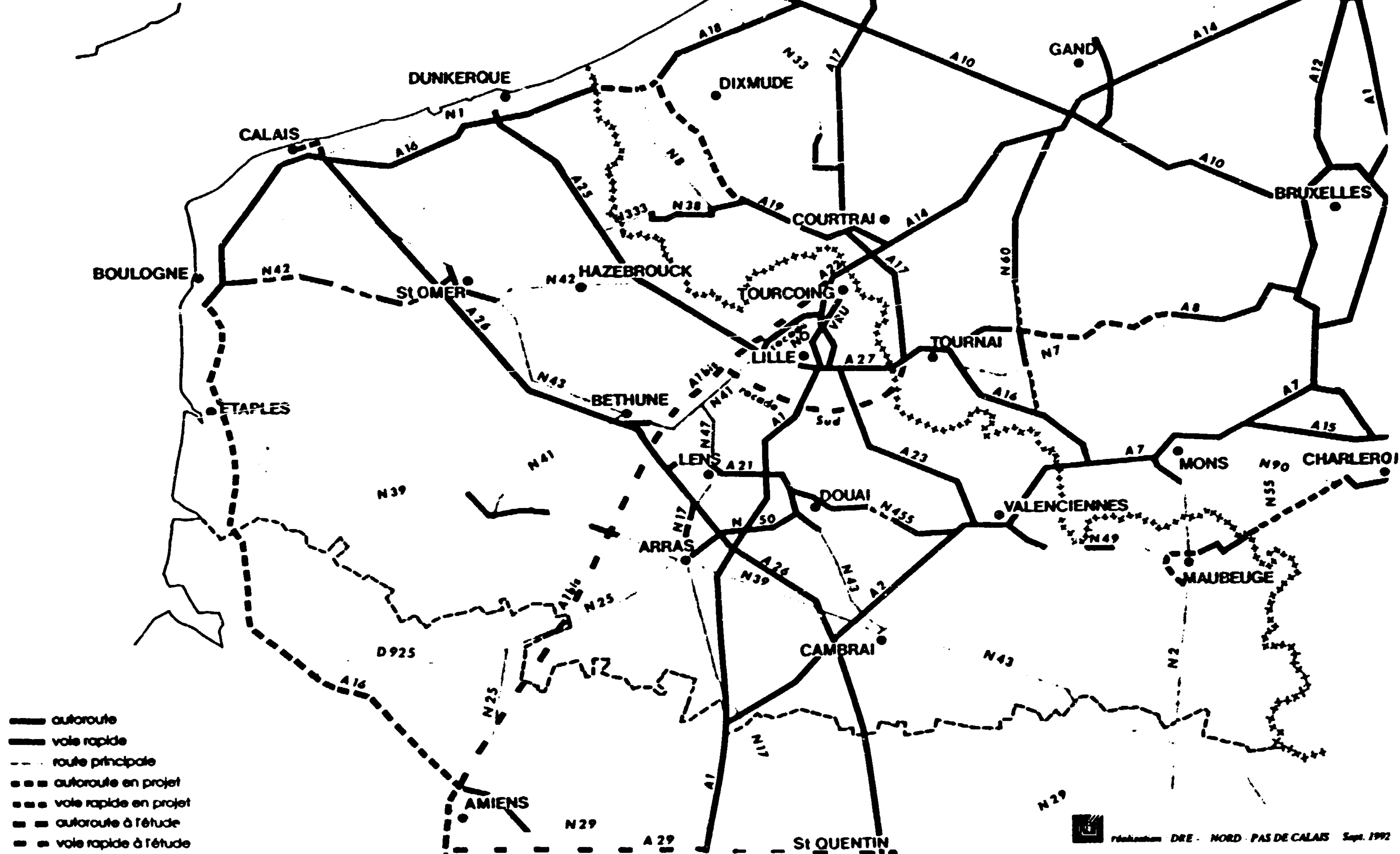
Ce débat a conduit le ministre des transports à décider d'engager une étude intermodale de la demande de transports sur le "corridor Nord" entre Paris et le Nord de la France, à l'horizon 2010.

Les résultats de cette étude devraient permettre d'éclairer les choix à effectuer pour le développement des infrastructures de transport sur cet axe, et par conséquent, l'opportunité d'une poursuite des procédures préalables à la réalisation du projet d'autoroute A 1 bis.

Par ailleurs, en dehors des débats concernant les projets autoroutiers inscrits au schéma directeur, l'attention de votre rapporteur a également été attirée sur le problème posé par la desserte routière de la région de Maubeuge, région actuellement en crise et dont l'enclavement risque de se trouver renforcé par la mise en service du T.G.V. Paris-Bruxelles passant par Lille, à la suite de laquelle les trains internationaux ne desserviront plus Maubeuge.

La carte figurant ci-après permet de visualiser l'ensemble des infrastructures existantes ou en projet dans la région.

REGION NORD - PAS DE CALAIS LE RESEAU DES AUTOROUTES ET ROUTES



CHAPITRE V

L'ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER

Chaque année, votre rapporteur fait part de ses vives préoccupations quant à l'évolution des crédits affectés à l'entretien du réseau routier national.

Or, ces crédits connaissent une nouvelle réduction en 1993. L'érosion progressive qui affecte les dotations des différents programmes d'entretien semble se confirmer d'année en année, ce qui ne pourra être sans conséquences préjudiciables pour l'avenir.

A. LES CREDITS DESTINES À L'ENTRETIEN DU RESEAU EN 1993

Les crédits affectés à l'entretien du réseau connaissent, cette année encore, une évolution peu favorable, comme le montre le tableau ci-dessous. Regroupant 2.667,80 millions de francs en moyens de paiement et 2.682,40 millions de francs en moyens d'engagement, ils subissent respectivement des réductions de 3,9 % et de 1,8 % par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1992.

Crédits d'entretien du réseau routier

(en millions de francs)

	LFI 1992	Crédits demandés pour 1993 (1)	Evolution en % (2)
Renforcement et aménagement qualitatif			
CP	258,00	192,90	- 25,2
AP	220,00	150,00	- 31,8
Renforcement des ouvrages d'art			
CP	221,80	210,00	- 5,3
AP	230,60	230,60	0,0
Entretien, viabilité hivernale et moyens des parcs			
DO + CP	2.318,73	2.264,90	- 1,4
DO + AP	2.303,93	2.301,80	+ 0,9
Total des moyens de paiement DO + CP	2.798,53	2.667,80	- 3,9
Total des moyens d'engagement DO + AP	2.754,53	2.682,40	- 1,8

(1) hors crédits transférés pour la Corse

(2) à structure constante (compte tenu du transfert des crédits destinés à la Corse)

• La réduction est particulièrement marquée en ce qui concerne les crédits destinés aux actions de renforcement des chaussées (mise hors gel) et d'aménagement qualitatif qui reculent de 25,2 % en crédits de paiement et de 31,8 % en autorisations de programme par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1992.

Ce programme doit faire l'objet d'une réorientation afin de traiter également les autoroutes anciennes, qui nécessitent souvent une mise à niveau de leurs chaussées et de leurs équipements.

• Les autres programmes d'entretien des chaussées, des équipements et de renforcement des ouvrages d'art bénéficient d'une reconduction des moyens d'engagement initialement prévus pour 1992, avec une enveloppe globale de 2.532,4 millions de francs (soit à structure constante + 0,8 %), mais connaissent une réduction de leurs moyens de paiement, qui s'élèvent à un montant total de 2.474,90 millions de francs.

II. L'EVOLUTION DES CREDITS D'ENTRETIEN AU COURS DES CINQ DERNIERS ANNEES

La diminution constatée en 1993 affecte des dotations qui ont déjà été fortement restreintes au cours des dernières années, comme le montre le tableau ci dessous, qui retrace l'évolution entre 1988 et 1992 des différents programmes d'entretien (en francs constants valeur 1992).

Répartition par programme des ressources budgétaires consacrées au réseau routier national * Moyens d'engagement

en millions de francs valeur 1992

Programmes	1988	1987 en %	1989	1988 en %	1990	1989 en %	1991	1990 en %	1992	1991 en %	1993
Renforcements et aménagements qualitatifs	1.188	-0,7	548	-53,9	403	-26,5	249	-13,4	220	-37,0	81,5
Renforcements des ouvrages d'art	251	-2,6	217	5,5	227	4,4	214	-8,8	131	8,1	8,0
Entretien, viabilité hivernale et moyens des pavo	2.870	0,7	2.721	-2,2	2.451	-2,9	2.523	4,4	2.304	-8,7	18,2
Total entretien	4.309	0,1	3.516	-17,8	3.261	-6,7	3.46	8,9	2.755	-10,7	-38,3

Source : Direction des routes

Au total, les crédits d'entretien ont été réduits de plus d'un tiers en volume en cinq ans.

La réduction a particulièrement affecté les programmes de renforcements et d'aménagements qualitatifs qui ont été imputés de plus de 80 %.

Cependant, elle a également atteint les programmes d'entretien courant dont les moyens ont diminué de 20 % en cinq ans.

La Cour des Comptes, dans son rapport particulier sur la politique routière et autoroutière, est ainsi amenée à effectuer le constat suivant :

"Les résultats des différents programmes d'entretien et de renforcements coordonnés - qui ont pour effet de maintenir le réseau hors gel pour le trafic des poids lourds, sans dommage pour les chaussées - font apparaître que le quart, voire le tiers, du réseau national n'a pas encore un niveau de service approprié".

La Direction des routes estime à une masse globale de 12 milliards de francs les moyens nécessaires aux grands travaux à entreprendre, qui concernent, pour l'essentiel, la réhabilitation du réseau autoroutier non concédé, principalement en zone urbaine où certaines chaussées en béton atteignent la limite de leur durée de vie, et du réseau routier qui n'a pas encore été renforcé.

Faute d'une mobilisation des moyens nécessaires à la réalisation des travaux de réhabilitation du réseau, la Direction des routes serait conduite dans les prochaines années à proposer l'extension progressive de l'entretien curatif sur certaines routes ou autoroutes, dans la mesure où la dégradation de leur structure ne permettrait plus un entretien préventif.

Dans ces conditions, votre rapporteur tient, cette année encore, à lancer un cri d'alarme quant aux conséquences pour l'avenir des sacrifices répétés sur les crédits d'entretien, et aux perspectives de dégradation du réseau qui en résultent.

DEUXIEME PARTIE

LA SECURITE ROUTIERE

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

A. LES CREDITS DEMANDES POUR 1993

Pour 1993, les moyens de paiement destinés aux actions conduites en matière de sécurité routière s'élèvent à 758,5 millions de francs, contre 768,6 millions de francs en 1992. Ils connaissent donc une régression de 1,3 % en francs courants.

Les autorisations de programme, d'un montant de 394,3 millions de francs pour 1993 contre 388,1 millions en 1991, enregistrent cependant une légère progression en francs courants (+ 1,6 %).

Le tableau suivant retrace l'évolution des principales catégories de dépenses :

(en millions de francs)

	Crédits votés pour 1992	Crédits demandés pour 1993	Evolution en %
Dépenses ordinaires (D.O.)			
Titre III : Moyens des services	347,51	366,09	+ 5,3
Titre IV : Actions d'incitation	31,55	21,10	- 33,1
Total dépenses ordinaires	379,06	387,19	+ 2,1
Dépenses en capital (C.P.)			
Titre V : Investissements, études et expérimentations	389,50	371,27	- 4,7
Total des moyens de paiement (D.O. + C.P.)	768,56	758,46	- 1,3
Autorisations de programme (Titre V)	388,14	394,27	+ 1,6
Total des moyens d'engagement (D.O. + A.P.)	767,20	781,46	+ 1,9

1. Les moyens des services (Titre III)

Les crédits du Titre III regroupent 366,09 millions de francs pour 1992, ce qui correspond à une progression de 5,3 % par rapport à 1991.

- Concernant les dépenses de personnel du service des examens du permis de conduire, d'un montant global de 161,72 millions de francs (+ 4,7 %), leur évolution s'explique par la prise en compte de la revalorisation des rémunérations publiques prévue pour 1993, de l'application du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique et des conséquences de la poursuite du programme de titularisation des inspecteurs du permis de conduire, qui affectera 35 emplois en 1993.

Par ailleurs, on enregistre un solde net de 10 créations d'emplois, portant l'effectif budgétaire total du service à 921 personnes.

- Concernant les dépenses de fonctionnement, une mesure nouvelle de 13,8 millions de francs (+ 18,8 %) est prévue pour l'entretien des équipements d'exploitation routière.

- Les actions locales et interministérielles de sécurité routière sont maintenues à leur niveau de 1992 tandis que les dépenses relatives aux activités du délégué interministériel à la sécurité routière font l'objet d'économies.

- Enfin, les dépenses de formation à la conduite automobile et de contrôle d'aptitude restent stables, s'élevant à un montant de 29,78 millions de francs.

2. Les crédits d'incitation (Titre IV)

Les crédits d'incitation en matière de sécurité routière prévus pour 1993 sont de 21,1 millions de francs, ce qui correspond à une diminution de 33,1 % par rapport à 1992.

- Cette évolution traduit la poursuite de la mise en oeuvre d'une plus grande sélectivité dans la politique contractuelle avec les collectivités territoriales déjà constatée en 1992. Les dotations aux collectivités territoriales subissent ainsi une réduction

de 34,5 %, passant de 29 millions de francs en 1992 à 19,04 millions en 1993.

- Le montant des subventions versées aux associations contribuant à la prévention des accidents est également en baisse, passant de 2,55 millions de francs en 1992 à 2,06 millions de francs en 1993.

3. Les crédits d'investissement (Titre V)

Les crédits de paiement consacrés aux investissements, équipements, études et expérimentations en matière de sécurité routière, qui atteignent un montant de 371,27 millions de francs en 1993, subissent également une réduction par rapport à leur niveau de 1992 (- 4,7 %).

Les autorisations de programme demandées pour 1993 s'élèvent à 394,27 millions de francs (+ 1,6 %). Elles se décomposent comme suit :

- actions de sécurité et de circulation : 373,21 millions de francs (dont 350,21 millions pour l'aménagement des routes nationales en vue d'améliorer la sécurité et la circulation routières) ;
- études et expérimentations : 21,06 millions de francs.

Concernant les actions de sécurité, la priorité est donnée aux petits aménagements d'initiative locale, pour lesquels les crédits sont maintenus au niveau de 1992.

Concernant la circulation routière, l'effort d'investissement porte plus particulièrement sur :

- le développement des nouvelles technologies d'information des usagers, notamment le programme "Carminat".

- la poursuite des projets européens mettant en oeuvre de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic et de l'information routière ("Melyssa", "Pleiades", "Cities").

B. L'EVOLUTION DES CREDITS AU COURS DES CINQ DERNIERES ANNEES

Le tableau suivant retrace l'évolution en francs constants des crédits de la sécurité routière entre 1988 et 1992.

Les chiffres correspondent aux dotations prévues en lois de finances initiales, en millions de francs valeur 1992.

(en millions de francs valeur 1992)

	1988	1989	1990	1991	1992	Evolution 1988/1992 en %
Dépenses ordinaires (DO)	406,44	400,55	393,74	400,61	379,06	- 6,7
Dépenses en capital :						
CP	284,66	248,85	421,17	450,67	389,50	+ 36,8
AP	316,45	449,08	489,14	475,50	388,14	+ 22,6
Total des moyens de paiement (DO + CP)	691,10	649,40	814,91	851,28	768,56	+ 11,2
Total des moyens d'engagement (DO + AP)	722,89	849,63	882,88	876,11	767,20	+ 6,1

Source : Direction de la sécurité routière.

Les crédits affectés à la sécurité routière ont connu une progression globale en volume au cours des cinq dernières années, s'élevant à + 11,2 % en moyens de paiement et à + 6,1 % en moyens d'engagement.

En effet, la légère diminution des dépenses ordinaires s'est accompagnée d'une forte augmentation des dépenses en capital, de + 36,8 % en ce qui concerne les crédits de paiement et de 22,6 % en ce qui concerne les autorisations de programme.

CHAPITRE II

LA POLITIQUE MENEÉE EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A. LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'ACTION DE L'ÉTAT

Dans le cadre des moyens budgétaires disponibles, l'action menée par l'État en faveur de la sécurité routière se poursuivra en 1993, suivant les mêmes axes qu'en 1992.

1. Les actions de sensibilisation de l'opinion publique

La Délégation interministérielle à la sécurité routière met en oeuvre chaque année un certain nombre de campagnes d'information qui ont pour objet, soit d'accompagner la sortie de nouvelles mesures réglementaires, soit de rappeler les grandes règles de comportement sur la route, notamment au moment des départs en vacances d'été.

Dans ce cadre, trois campagnes de communication ont été menées en 1992, concernant respectivement les systèmes de retenues obligatoires pour le transport automobile des enfants de moins de dix ans, le contrôle technique des véhicules et la mise en place du permis à points.

En 1993, les actions de communication locale et nationale bénéficieront d'un maintien à leur niveau de 1992 des crédits qui leur sont destinés. Le programme prévisionnel de ces actions envisage notamment de mettre l'accent sur l'information à destination des jeunes, ainsi que sur l'usage des deux roues et tout spécialement des motos.

2. Les actions en faveur de la formation des conducteurs

La mise en oeuvre du programme national de formation des conducteurs s'est poursuivie en 1992, avec en particulier l'organisation de stages de formation continue destinés aux enseignants de la conduite.

Le programme de formation des équipes d'animation chargées des stages destinés au recyclage des conducteurs infractionnistes, afin de leur permettre de reconstituer partiellement leur capital de points, a également été poursuivi.

Par ailleurs, un plan d'action en faveur de l'amélioration de la formation des motocyclistes a été mis en oeuvre : un volume minimal de 20 heures de formation pratique à la conduite des motocyclettes a été rendu obligatoire à compter du 1er juillet 1992, et de nouvelles modalités de formation, dérivées de l'apprentissage anticipé de la conduite, ont été expérimentées.

Enfin, un bilan positif peut être dressé de la politique de promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite, qui permet d'acquérir, à partir de 16 ans, une formation initiale auprès d'une auto-école, suivie d'une expérience de la route effectuée sous la responsabilité d'un conducteur confirmé. En effet, le taux de réussite au permis de conduire des candidats issus de cette filière, qui représente un peu moins de 10 % des inscriptions, atteint 80 %, contre environ 50 % seulement dans le cadre de la filière traditionnelle.

3. La politique contractuelle avec les collectivités territoriales

L'action de l'Etat en faveur de la sécurité routière est relayée depuis 1988 au plan local par l'intermédiaire des plans départementaux d'actions de sécurité routière, qui coordonnent l'ensemble des actions et initiatives publiques et privées tendant à réduire le nombre des accidents.

Dans le cadre de ces plans, et dans le prolongement du programme "Réagir", le Gouvernement propose aux collectivités territoriales de plus de 30.000 habitants, depuis le 1er janvier 1990, la

signature de contrats de programmes locaux de sécurité routière, qui se concrétisent par un programme annuel d'actions financées à parité par l'Etat et par la collectivité concernée, et qui ont rencontré un large succès.

En 1992, avec des moyens budgétaires plus restreints, ces contrats ont été recentrés autour des priorités privilégiées par la politique de l'Etat, à savoir :

- la modération de la vitesse en agglomération ;
- la sécurité du transport des enfants en voiture ;
- les actions en faveur des jeunes ;
- la mise en oeuvre d'actions innovantes.

Cette orientation sera prolongée en 1993 ; les crédits destinés aux contrats avec les collectivités locales ayant été réduits de moitié depuis 1991. 170 contrats ont pu être financés en 1992, contre 205 en 1991. Les financements apportés par l'Etat dans le cadre des plans départementaux de sécurité routière, incluant les contrats avec les collectivités locales, se sont élevés à 59,5 millions de francs en 1992, contre 98 millions de francs en 1991.

Les résultats se sont révélés satisfaisants, puisque 96 des collectivités signataires ont atteint l'objectif d'une diminution du nombre des accidents corporels sur leur territoire.

4. Les aménagements d'infrastructures

a) Le plan de résorption des points noirs

Un plan de résorption des points noirs a été mis en place en 1986 sur la base du repérage d'un certain nombre de zones d'accumulation d'accidents corporels.

Le bilan de l'exécution de ce plan est récapitulé dans le tableau suivant.

(en millions de francs)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Nombre de points noirs traités ...	64	48	84	83	60	40
Montant du financement de l'Etat	98,86	86,35	153,05	161,05	118,00	80,00

A la fin de l'année 1992, la totalité des 237 "points noirs" recensés en 1986 auront été traités, et même au-delà, puisque le nombre total de zones aménagées depuis 1987 se sera élevé à plus de 380.

Il a donc été décidé de poursuivre et de renforcer la politique, initiée en 1992, tendant à traiter, plutôt que des points noirs, des sections d'itinéraires sur lesquelles le taux ou la gravité des accidents sont anormalement élevés. L'enveloppe budgétaire prévue à cette fin en 1993 est de 65 millions de francs.

b) Les petits aménagements de sécurité

Il s'agit d'opérations réalisées sur initiatives locales et bénéficiant de crédits déconcentrés, dont l'évolution est retracée dans le tableau ci-dessous.

(en millions de francs)

	1989	1990	1991	1992
Routes nationales	78	80	70	66
Autoroutes non concédées et voies assimilées .	21	20	20	18

Ces opérations, qui s'avèrent particulièrement rentables, bénéficieront d'une enveloppe budgétaire de 80 millions de francs en 1993.

B. LE BILAN DE LA MISE EN PLACE DE DEUX REFORMES IMPORTANTES EN 1992 : LE CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES ET LE PERMIS A POINTS

En 1992, outre l'instauration de l'obligation de l'utilisation d'un moyen de retenue homologué pour le transport des enfants de moins de dix ans, ont été mises en place deux réformes importantes en faveur de la sécurité routière : le contrôle technique des véhicules anciens et, surtout, le permis à points.

1. Le contrôle technique des véhicules

L'obligation d'un contrôle technique périodique des véhicules est entrée en vigueur le 1er janvier 1992.

Les voitures particulières et les véhicules de transport de marchandises ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes doivent faire l'objet d'un contrôle technique respectivement cinq ans et quatre ans après la date de leur première mise en circulation. Les véhicules concernés sont ensuite soumis à des visites techniques périodiques qui devront être renouvelées tous les trois ans pour les voitures particulières et tous les deux ans pour les véhicules de transports de marchandises ou assimilés.

Une période transitoire de trois ans a été prévue afin d'assurer la mise en place du système. Dans une première phase, en 1992, seules les voitures âgées de plus de dix ans ont été contrôlées, et l'obligation de réparation s'est limitée au système de freinage.

Les contrôles sont effectués soit dans des centres spécialisés (au nombre de 1.800 au 1er août 1992), soit dans des installations auxiliaires à des garages (au nombre de 225 à la même date). Ces centres peuvent être soit indépendants, soit rattachés à un réseau national agréé qui assure la surveillance permanente des centres et contribue à la couverture du territoire. Six réseaux nationaux ont fait l'objet, en octobre 1991, d'un agrément provisoire valable un an.

Enfin, les procédures de contrôle ont été normalisées, sur la base de 52 points couvrant tous les aspects relatifs à la sécurité routière et à la protection de l'environnement.

La mise en place du contrôle technique en 1992 s'est déroulée de manière globalement satisfaisante. Sur un total de plus de 7 millions de véhicules contrôlés en cours d'année, on a pu constater un taux relativement homogène de 30 % de contre-visites après réparation du système de freinage.

2. Le permis à points

L'entrée en vigueur du permis à points, à compter du 1er juillet, a marqué l'actualité de l'année 1992.

En effet, sans doute faute d'une concertation préalable suffisante, elle a été à l'origine d'un important conflit social déclenché par les transporteurs routiers.

Cette crise a conduit le Gouvernement à mettre en place une commission de suivi du permis à points, chargée de mener à bien une large concertation avec les différentes catégories d'usagers de la route et de proposer les aménagements qui lui paraîtraient nécessaires.

La commission de suivi, présidée par M. Jacques Roché, conseiller-maître à la Cour des Comptes, a reçu plusieurs centaines de personnes, étudié les exemples étrangers et constitué quatre groupes de travail chargés respectivement d'orienter leur réflexion sur l'impact du permis à points sur la sécurité routière, sur les spécificités des professionnels, sur le cadre social du transport et enfin sur l'insertion du dispositif dans le système des sanctions.

La commission a remis son rapport d'étape au Gouvernement le 25 septembre 1992 et présenté un certain nombre de propositions qui ont reçu l'accord du Gouvernement.

Les aménagements décidés ne remettent pas en cause l'architecture de base du système résultant de la loi votée par le Parlement. En particulier, la revendication de l'instauration d'un permis professionnel qui n'existe dans aucun pays au monde, n'a pas été retenue. Cependant, les modifications apportées devraient permettre une meilleure acceptation psychologique du permis à points, perçu à l'origine comme un permis répressif, par les professionnels de la route.

Les propositions de la commission de suivi ont, pour leur plus grande part, fait l'objet de décrets, complétés par une circulaire,

datés du 23 novembre 1992 et qui entrent en vigueur le 1er décembre. Il s'agit des aménagements suivants :

a) *Le capital initial de points est doublé, passant de 6 à 12 points.*

Cette modification traduit un rapprochement du permis à points français avec les réglementations européennes équivalentes qui existent notamment au Royaume-Uni et en Allemagne, et permet une modulation plus fine du barème de points perdus correspondant aux infractions commises, selon leur gravité.

b) *Le barème est aménagé en conséquence, selon les orientations suivantes :*

- les délits entraînent comme auparavant, la perte de la moitié des points (soit 6 points) ;

- les contraventions entraînent, en fonction de leur gravité, la perte de 1 à 4 points (contre 1 à 2 auparavant) ; cette plus grande modulation permettant de sanctionner moins sévèrement les petites contraventions.

En particulier, le nouveau barème concernant les dépassements de vitesse est le suivant :

de 0 à 20 km/h :	1 point
de 20 à 30 km/h :	2 points
de 30 à 40 km/h :	3 points
au-delà de 40 km/h :	4 points.

c) *La grille des limitations de vitesse concernant les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes est modifiée, dans le sens d'une modulation mieux adaptée aux différents types de véhicules et aux différentes catégories de routes.*

Par ailleurs, un décret en préparation tend à aménager les conditions dans lesquelles les conducteurs expérimentés pourront retrouver leur permis lorsque celui-ci aura été invalidé par la perte de leur capital de points : ces conducteurs seront dispensés de l'épreuve pratique de conduite, mais devront satisfaire à l'examen médical et psychotechnique prévu par la loi, à l'épreuve théorique générale sur le code de la route et à un entretien pédagogique sur les facteurs de l'insécurité routière.

Enfin, les commissions administratives de suspension du permis de conduire ont été invitées, par instruction adressée aux préfets, à recentrer leur activité sur les infractions les plus graves, susceptibles d'entraîner la perte de plus de quatre points.

Il convient en outre de rappeler qu'un certain nombre de mesures spécifiques ont été décidées en vue d'une amélioration des conditions économiques et sociales d'exercice de la profession de transporteur routier.

CHAPITRE III

LES RESULTATS : L'AMELIORATION DU BILAN DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

La politique menée en faveur de la sécurité routière semble porter ses fruits, puisque les statistiques concernant les accidents de la route mettent en évidence une amélioration sensible du bilan de la sécurité routière au cours des dernières années, illustrée par les tableaux ci-après (indice base 100 en 1988).

Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés

Indice base 100 en 1988

ACCIDENTS CORPORELS	1988	1989	1990	1991
Rase campagne	49 164 100	48 168 98	47 143 96	44 193 90
Milieu urbain	126 723 100	122 422 97	115 430 91	104 697 83
Ensemble des réseaux	175 887 100	170 590 97	162 573 92	148 890 85

TUES	1988	1989	1990	1991
Rase campagne	6 690 100	6 804 102	6 660 100	6 195 93
Milieu urbain	3 858 100	3 724 97	3 629 94	3 422 89
Ensemble des réseaux	10 548 100	10 528 100	10 289 98	9 617 91

BLESSES	1988	1989	1990	1991
Rase campagne	78 590 100	76 516 97	75 331 96	69 546 88
Milieu urbain	165 452 100	159 483 96	150 529 91	136 422 82
Ensemble des réseaux	244 042 100	235 999 97	225 860 93	205 968 84

En quatre ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 15 %, celui des blessés de 16 % et celui des tués de 9 % alors que dans le même temps la circulation augmentait de 13 %.

L'amélioration enregistrée les années précédentes s'est amplifiée en 1991, avec une diminution de 8,4 % du nombre des accidents corporels, de 6,5 % du nombre des tués et de 8,8 % du nombre des blessés.

Le bilan de l'année 1991 a été marqué par des résultats se situant au-dessous des seuils de 10.000 morts et de 150.000 accidents.

Cette tendance s'est maintenue au début de l'année 1992 : la comparaison des huit premiers mois de 1992 avec les huit premiers mois de 1991 fait en effet apparaître une réduction de 2,9 % du nombre des accidents, de 4,1 % du nombre des tués et de 2,4 % du nombre des blessés.

Elle s'est particulièrement renforcée depuis la mise en place du permis à points, comme le montre le bilan des mois de juillet et d'août 1992 :

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Juillet	1992	12.255	875	4.176	13.034	17.260
	1992/1991	- 1.606	- 91	- 618	- 1.883	- 2.501
	% d'évolution	- 11,6 %	- 9,4 %	- 12,9 %	- 12,6 %	- 12,7 %
Août	1992	10.986	789	4.122	12.166	16.288
	1992/1991	- 1.373	- 217	- 382	- 1.171	- 1.553
	% d'évolution	- 11,1 %	- 21,6 %	- 8,5 %	- 8,8 %	- 8,7 %

Avec près de 22 % de tués de moins en août 1992 par rapport à août 1991, ce bilan est le meilleur enregistré depuis qu'existent les statistiques de la sécurité routière, c'est-à-dire depuis 1956, alors que le trafic a plus que quadruplé dans l'intervalle. Cette évolution permet d'envisager un nombre de tués sur les routes pour l'ensemble de l'année 1992 inférieur à 9.000.

Votre rapporteur se félicite de cette évolution positive, qui tend à confirmer l'opportunité de l'instauration du permis à points.

ANNEXE 1

Modifications apportées par l'Assemblée nationale au budget des routes en première lecture

L'Assemblée nationale a adopté en seconde délibération des amendements tendant à majorer, à titre non reconductible, de :

- 29,75 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement la dotation du chapitre 53-43, article 20 (voirie nationale - investissements sur le réseau routier national);

- 5,4 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement la dotation du chapitre 63-42, article 30 (participations de l'État à des opérations liées à l'aménagement du réseau routier national).

ANNEXE 2

Evolution des crédits européens rattachés au budget des routes

L'évolution des crédits d'origine communautaire rattachés au chapitre 53-43 (voirie nationale) du budget des routes au cours des dernières années a été la suivante :

(en millions de francs courants)

1986	9,414
1987	113,034
1988	148,223
1989	282,737
1990	172,954
1991	174,645

Le tableau ci-après récapitule les principaux projets qualifiés d'intérêt communautaire qui ont bénéficié d'une aide de la C.E.E. entre 1987 et 1991, ainsi que le montant des aides correspondantes, en millions d'écus.

(en millions d'écus)

Année	Projet	Soutien C.E.E.
1987	Route nouvelle : CALAIS-frontière belge Section : CALAIS-A.28	1,5
1988	Route nouvelle : CALAIS-frontière belge Section : A.28-MARCK	1,5
1988	RN-20 déviation de FOIX	4,0
1988	RN-20 : SAVERDUN/ST-JEAN-DE-VERGES	3,0
1989	RN-28 : section : ABBEVILLE/ROUEN	3,9
1990	Construction du tunnel de SOMPORT	5,0
1991	Construction du tunnel de SOMPORT	9,0

Au cours de sa réunion du 18 novembre 1992, la Commission des finances a décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter les crédits des routes (Équipement, logement et transports - II - Transports - 2. Routes) et de laisser à l'appréciation de la Haute Assemblée les crédits de la sécurité routière (Équipement, logement et transports - II - Transports - 3. Sécurité routière) pour 1993.

La Commission a confirmé ces propositions lors de sa réunion du 24 novembre 1992, après avoir pris acte des modifications apportées à ces crédits par l'Assemblée nationale.